Grain Transportation Agency

1992-93 Estimates

Part III

Expenditure Plan

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with Part II.

©Minister of Supply and Services Canada 1992

Available in Canada through

Associated Bookstores
and other booksellers

or by mail from

Canada Communication Group — Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1993-III-75
ISBN 0-660-56998-1

Printed on recycled paper

Imprimé sur du papier recyclé

1992-93 Estimates

Part III

Grain Transportation Agency

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document, and as such contains several levels of detail to respond to the needs of its various audiences.

This plan is divided into two sections. Section I presents an overview of the Program including a description, information on its background, objectives and planning perspective as well as performance information that forms the basis for the resources requested. Section II provides further information on costs and resources as well as special analyses that the reader may require to understand the Program more fully.

Section I is preceded by Details of Spending Authorities from Part II of the Estimates and Volume II of the Public Accounts. This is to provide continuity with other Estimates documents as well as to aid in assessing the Program's financial performance over the past year.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. The table of contents provides a detailed guide to the contents of each section. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

Table of Contents

Spending Authorities

A. Authorities for 1992-93 4
B. Use of 1990-91 Authorities 5

Section 1
Program Overview

A. Plans for 1992-93 and Recent Performance 6
1. Highlights 6
2. Financial Summaries 8

B. Background 10
1. Introduction 10
2. Legal Mandate 11
3. Program Objective 11
4. Program Description 11
5. Program Organization for Delivery 11

C. Planning Perspective 12
1. External Factors Influencing the Program 12

D. Program Performance Information 13
1. Operations 13
2. Planning 18
3. Special Projects 21
4. Senior Grain Transportation Committee Secretariat 22

Section II
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources 23
1. Financial Requirement by Object 23
2. Personnel Requirements 24
3. Transfer Payments 25
4. Net Cost of Program 26

B. Car Allocation Process 27
C. Senior Grain Transportation Committee Members 28
D. Western Grain Transportation Act Statutory Grains 29
E. Yearly Western Grain Transportation Act Movement 30
F. Primary Elevator and Delivery Point Consolidation 31

Topical Index 32

Details of Spending Authorities

A. Authorities for 1992-93 - Part II of the Estimates

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	**1992-93 Main Estimates**	1991-92 Main Estimates
	Grain Transportation Agency Administrator		
65	Program expenditures	**6,137**	6,420
(S)	Contributions to employee benefit plans	**254**	245
	Total Agency	**6,391**	6,665

Votes - Wording and Amounts

Vote	(dollars)	**1992-93 Main Estimates**
	Grain Transportation Agency Administrator	
65	Grain Transportation Agency Administrator - Program expenditures and Contributions	**6,137,000**

Program by Activities

(thousands of dollars)	1992-93 Main Estimates					
	Authorized person-years*	Budgetary Operating	Capital	Transfer Payments	**Total**	1991-92 Main Estimates
Grain Transportation Transportation Agency Administrator	30	3,043	100	3,248	**6,391**	6,665
1991-92 Authorized person-years	30					

* See Figure 7, Page 24 for additional information on person-years.

B. Use of 1990-91 Authorities - Volume II of the Public Accounts

Vote	(dollars)	Main Estimates	Total Available For Use	**Actual Use**
	Grain Transportation Agency Administrator			
65	Operating expenditures	3,153,000	3,153,000	**2,683,447**
	Contributions	2,932,000	2,932,000	**1,624,388**
(S)	Contributions to employee benefit plans	240,000	240,000	**240,000**
	Total Program - Budgetary	6,325,000	6,325,000	**4,547,835**

Section I
Program Overview

A. Plans for 1992-93 and Recent Performance

1. Highlights

- **National Agri-Food Policy Review:** Two staff members were part of a technical committee which developed and released a Discussion Paper on Transportation Efficiencies which dealt with specific efficiency proposals. They also participated in the Committee which was established to consult with system participants (see page 19).

- **Communications:** Communications initiatives will continue to target producer awareness of high cost branch lines and alternatives available for lower cost services, as well as other aspects of the grain handling and transportation system (see page 21).

- **Unload Agreement:** A terminal unload agreement will be developed for the port of Vancouver to ensure the efficient unloading of rail cars at port position. It is similar to the one currently in effect at Thunder Bay, which was finalized in 1989-90 (see page 15).

- **Rail Car Capacity to the Year 2000:** A rail car capacity report will be undertaken as part of the GTA's continuing analysis of system capacity. It will project, to the year 2000, the capacity of the dedicated rail car fleet relative to anticipated requirements (see page 20).

- **SGTC Producer Elections:** A by-election was held for the Alberta North electoral district. A general producer election is scheduled to be held in December 1992 (see page 22).

- **Alternate Use Agreements:** A new agreement was signed permitting CN and CP Rail to use a portion of the government hopper car fleet for the movement of grain into Eastern Canada and the United States in fiscal year 1991-92. This is similar to agreements signed in fiscal year 1990-91, but with an amendment to allow backhaul of U.S. grain into Canada (see page 17).

- **Rye and Flax Car Allocations:** The operation of the second year of trial period for shipper/carrier negotiated car allocations was deemed successful. Consequently, the Administrator has turned this responsibility over to the railways and trade on a permanent basis while the Agency maintains a monitoring role (see page 16).

- **Unload Gate Replacement:** A study is underway on the feasibility of a cost-sharing program with the railways for the replacement of "centre pull" unload gates on federally-owned hopper cars (see page 18).

- **West Coast Capacity Study:** The GTA has released its study projecting future grain demand at the West Coast ports of Vancouver and Prince Rupert relative to existing capacity (see page 20).

- **Projected Cost Reductions and Efficiencies through Rationalization of Selected Rail Segments:** The SGTC released a study of the possible cost-savings if certain high cost, low density branch lines were rationalized. The report looked at net savings under two types of alternate service, off-track elevator and direct trucking programs (see page 19).

- **Rail Car Cycle Time Report:** The GTA will conduct an extensive analysis of rail car cycle times and the prospects for significant efficiency improvements through the reduction of cycle times (see page 20).

- **Moving Canada's Grain:** A brochure has been produced and mailed to western producers in support of the transportation consultations. It outlines some of the essential elements of the western grain transportation system and some of the rates paid by producers (see page 22).

2. Financial Summaries

Figure 1: Financial Requirements for 1992-93

(thousands of dollars)	**Estimates 1992-93**	Forecast 1991-92	Change	**Actual 1990-91**
Grain Transportation Agency Administrator	**6,391**	6,568	(177)	**4,548**
Person-years:				
Controlled by T.B.	**30**	28	-	**28**
Other	**1**	1	-	**1**

Explanation of Change : The financial requirements for 1992-93 are 3 per cent or $0.2 million lower than the 1991-92 forecast expenditures. This decrease is due to:

- Funding of the Producer Trucking Program to end in the 1991-92 fiscal year $(0.2) million.

Figure 2: Financial Results for 1990-91

(thousands of dollars)	1990-91		
	Actual	Main Estimates	**Change**
Grain Transportation Agency Administrator	4,548	6,325	**(1,777)**

Explanation of Change: The 1990-91 expenditures were $ 1.8 million (28 per cent) lower than the Main Estimates. This was due to:

- Reprofiling of 1990-91 SIR funds over the next eight years, to the year 1999-2000: $(1.4) million.
- Lapses in salary and operating expenditures: (0.4) million due to
  - computer equipment purchases not finalized by the end of the 1990-91 fiscal year; and
  - staff changes and short-term vacancies.

B. Background

1. Introduction

The Grain Transportation Agency (GTA) was created with the passage of the Western Grain Transportation Act (WGTA) in November, 1983. The Agency supersedes the Grain Transportation Authority, which was established in 1979.

The Grain Transportation Agency is charged with the development, co-ordination and management of specific aspects of the grain handling and transportation system.

The WGTA creates responsibilities for both the GTA and the National Transportation Agency (NTA), as well as the Senior Grain Transportation Committee (SGTC). Under the act, the GTA's responsibilities rest formally with the Administrator who is responsible for promoting efficiencies in the grain transportation and handling system, monitoring performance of railways and other system participants relative to grain movement, serving as a member of the SGTC, and providing the NTA with an annual forecast of the volume of grain movement for the purpose of determining the annual rate scale.

In addition, the Administrator, on behalf of the Minister, allocates grain cars to shippers in co-operation with the Canadian Wheat Board (CWB), and generally co-ordinates handling and transportation of grain with a view to maximizing returns to producers.

The administration of payments to the railways for the carriage of grain, determining the actual rate scale to be paid by producers each year, and calculating the railway costs upon which the rates are based form part of the responsibilities of the NTA.

The GTA is the secretariat for the SGTC and provides technical and administrative support to the Committee. The SGTC membership is representative of all segments of the grain transportation industry and has the authority to make recommendations to the Minister of Transport on any and all matters relating to grain transportation.

The first full year of operation for the Agency was 1985-86.

2. Legal Mandate

The Western Grain Transportation Act contains provisions for the establishment of a Grain Transportation Agency Administrator and sets out the powers of the Administrator. The legal mandate provided by the Act became effective March 1, 1984 with the appointment of the GTA's first Administrator.

Specific authority for the GTA's car allocation activities is derived from the Canada Grain Act.

3. Program Objective

The objective of the Program is to ensure that, for specified aspects of the grain handling and transportation system, Western grain moves to domestic and export positions in a prompt, efficient and orderly manner.

4. Program Description

The Grain Transportation Agency is responsible for a variety of functions which facilitate increased efficiency and effectiveness in the Western grain transportation system. These tasks can be grouped as follows:

- Car Allocation;
- Port Co-ordination;
- Planning;
- Car Fleet Monitoring;
- Special Projects;
- SGTC Secretariat.

The GTA secures the co-operation and participation of all segments of the grain handling and transportation industry. Contact and liaison are maintained at senior levels.

5. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The Grain Transportation Agency has one Activity which is synonymous with the Program.

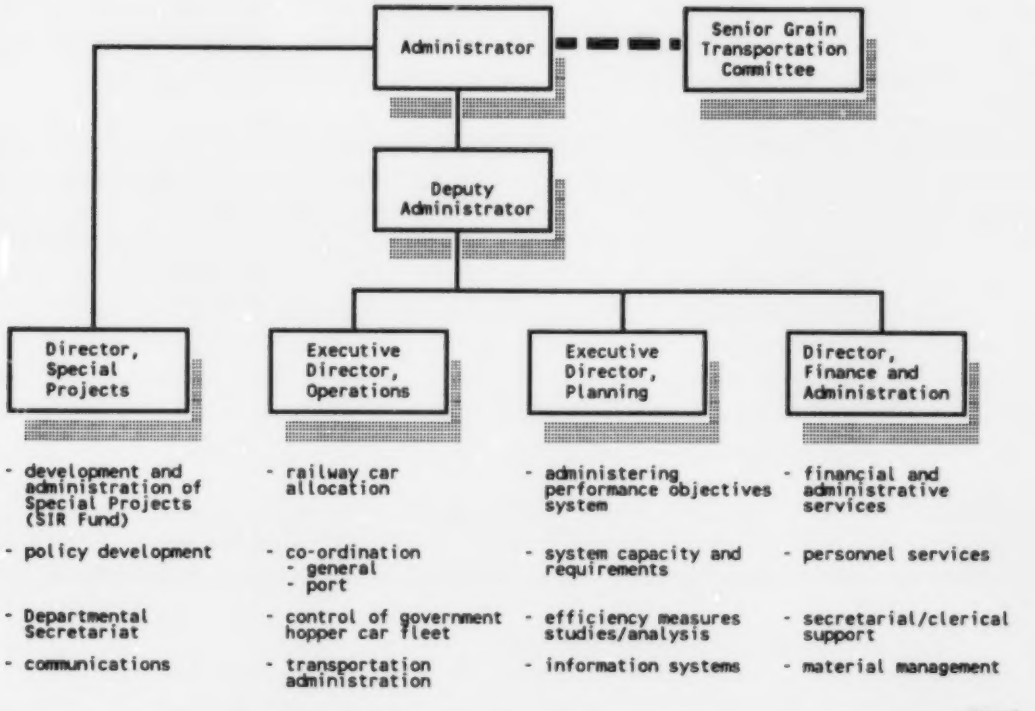
Organization Structure: The Grain Transportation Agency is a branch designated as a Department in its own right, which reports to Parliament through the Minister of Transport.

The Grain Transportation Agency's offices are located in Winnipeg, Thunder Bay and Vancouver. The Administrator is located in the Winnipeg Head Office and is responsible for fulfilling the Program's objective. The Deputy Administrator takes executive responsibility for directing the day-to-day activities of the Agency. The Agency is supported by an Executive Director, Operations with a staff of 11; an Executive Director, Planning with a staff of 7; a Director, Special Projects; and a Director, Finance and Administration with a staff of 5. These officers are responsible for the functions displayed in Figure 3. The offices in Thunder Bay and Vancouver deal with Port Co-ordination and are part of the Operations structure.

A Senior Grain Transportation Committee (SGTC) was established under the WGTA to advise the Minister and the Administrator on any matters affecting the transportation, handling and shipping of grain including performance objectives, measures to improve capacity and efficiency, and allocation of railway cars for grain movement.

The Committee is made up of senior representatives from all facets of the grain handling and transportation industry (see Section II, C).

Figure 3: Organization Structure and Functions



					Total
Person-Years	1	12	2	8	8	31

C. Planning Perspective

1. External Factors Influencing the Program

The Agency operates in an extremely sensitive environment, and one that is continually affected by developments in other sectors. Balancing the often conflicting points of view of system participants in the grain handling and transportation industry poses a constant challenge in implementing Agency policies.

Specific external factors influencing the Agency's program at the present time are the following:

Shifting Markets: There has been a continuous shift in demand for service through West Coast ports. This increases the difficulties inherent in all the Agency's operational activities. Programming rail movements to the West Coast are more difficult because there are fewer terminals, less storage capacity, and more restricted rail access.

Port Co-ordination performed by the Agency staff in Vancouver is also rendered more difficult by these physical restrictions.

National Agri-Food Policy Review: The government has initiated a comprehensive agricultural policy review which includes a review of transportation policies and the Method of Payment by an independent facilitator. A possible change in the Method of Payment of the government subsidy under the WGTA would be expected to impact on the Agency's program in several ways. In particular, significant changes in commodity flow patterns could occur as a result of agricultural diversification. This would complicate the car allocation process on the one hand and require a re-examination of performance objectives on the other. The GTA will have a role to play in implementing any new efficiency measures which may arise from the policy review.

Farm Financial Situation: The continuing farm income crisis increases the pressure on the GTA and all elements of the transportation system to reduce costs wherever possible.

Primary Elevator Consolidation: The grain handling system in Western Canada is undergoing a process of consolidation. The past five years has seen a 19 per cent decline in the number of primary elevators in the West. At the same time, the average storage capacity of these facilities has increased by 12 per cent. This will have an important impact on grain shipment patterns in the countryside (see Section II, F).

D. Program Performance Information

1. Operations

The Operations section of the GTA is responsible for car allocation, port co-ordination and transportation programs. Twelve PY's are allocated to this section.

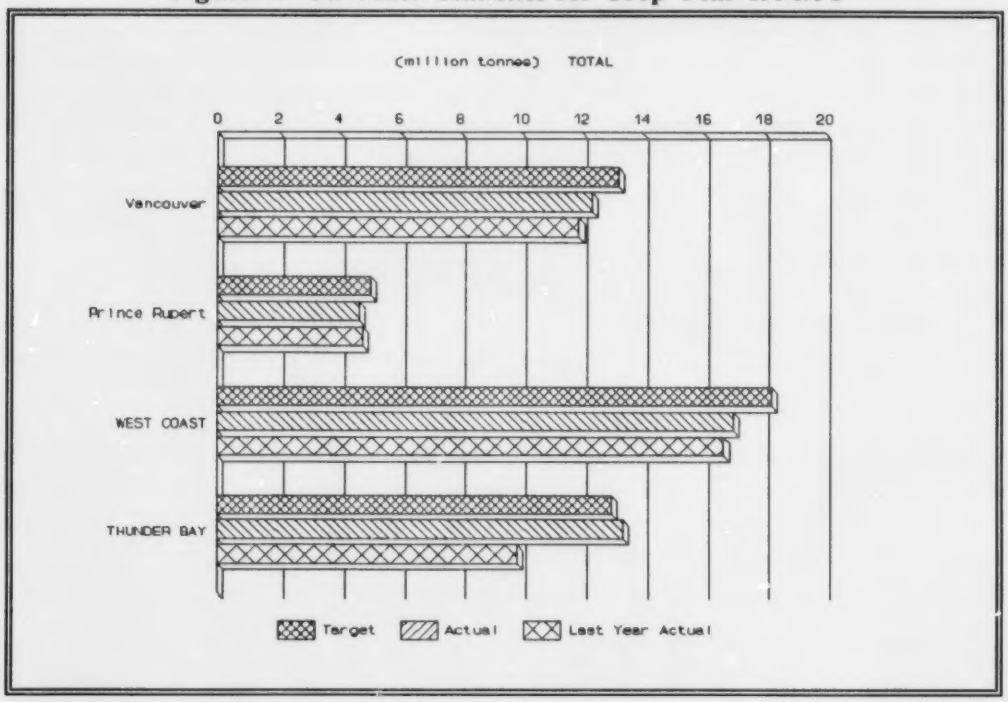
Car Allocation: This in an ongoing function of the Agency which involves working with the railways and the grain companies to allocate a finite number of rail cars to meet projected export demand. The GTA must ensure that the right grains or grain products are moved to the right marketing positions within the required contract period.

The grain handling and transportation system moved 34.4 million tonnes of WGTA statutory grains in the crop year which ran from August 1, 1990 to July 31, 1991 (see Section II, D and E). Unloads at Thunder Bay, Churchill, Prince Rupert and Vancouver totalled 371,061 cars or an average of 7,136 cars per week. Although parts of the system were pushed to capacity and beyond during peak periods, there were minimal sales deferrals or demurrage charges. Reviews of system performance were necessary only in the second quarter of the crop year for the West Coast. Although performance at the West Coast was below 95 per cent of target level in the fourth quarter, the lockout of grain handlers at Vancouver was determined to be the major cause. Therefore, no review was initiated.

"Figure 4" illustrates the significant increase in the volume of grain movement in

the 1990-91 crop year over 1989-90 at the three main ports of Vancouver, Thunder Bay, and Prince Rupert.

Figure 4: On Track Statistics for Crop Year 1990/91



Vancouver (in tonnes)

	Target	Actual	% of Target	Last Year Actual
First Quarter	2 415 000	2 367 905	98.0	2 718 542
Second Quarter	3 321 000	2 936 120	88.4	3 092 439
Third Quarter	3 429 000	3 252 826	94.9	2 921 019
Fourth Quarter	4 040 000	3 794 143	93.7	3 175 872
Total	**13 215 000**	**12 350 995**	**93.5**	**11 907 972**

Prince Rupert (in tonnes)

	Target	Actual	% of Target	Last Year Actual
First Quarter	721 000	753 251	104.5	822 393
Second Quarter	1 278 000	1 046 760	81.9	1 505 037
Third Quarter	1 346 000	1 346 864	100.1	1 258 008
Fourth Quarter	1 696 000	1 522 295	89.8	1 190 677
Total	**5 041 000**	**4 669 170**	**92.6**	**4 776 115**

WEST COAST (in tonnes)

	Target	Actual	% of Target	Last Year Actual
First Quarter	3 136 000	3 121 157	99.5	3 540 935
Second Quarter	4 599 000	3 982 880	86.6	4 597 476
Third Quarter	4 775 000	4 599 691	96.3	4 179 027
Fourth Quarter	5 746 000	5 316 438	92.5	4 366 549
Total	**18 256 000**	**17 020 165**	**93.2**	**16 684 087**

THUNDER BAY (in tonnes)

	Target	Actual	% of Target	Last Year Actual
First Quarter	1 766 000	1 980 821	112.2	3 120 475
Second Quarter	3 197 000	3 279 595	102.6	2 167 204
Third Quarter	2 227 000	2 414 276	108.4	1 488 006
Fourth Quarter	5 795 000	5 689 266	93.3	3 102 127
Total	**12 985 000**	**13 368 958**	**103.0**	**9 877 812**

Notes:

1. Figures include port unloads at these three ports of only the six major grains and oilseeds (wheat, barley, oats, rye, flax, and canola).
2. A target is set for the West Coast with operational guidelines established for Vancouver and Prince Rupert.
3. Uses operating shipping week (Monday to Sunday).
4. Uses CGC unloads and average gross tonnes per railway.
5. Canada Malt unloads included in Thunder Bay calculations.
6. BCR unloads included in CN unloads

Source: GTA, Three Month Plan and CGC, Inward Traffic Report and Reports 472.2 and 474.4. August 27, 1991

Three Month Plan: The GTA works closely with the industry to set realistic targets for the grain transportation system. These targets are established at a monthly meeting with representatives from the railways, the Canadian Wheat Board, and grain handlers. The targets are then published monthly in a document titled "The Three Month Plan". This is used by the industry as an operational guideline and a planning tool. It also provides the basis for measuring system performances as required by the WGTA.

Car Placement and Unload Agreements: The formula developed under this agreement determines the number of cars to be unloaded by CN and CP Rail at the port

of Thunder Bay. The application of this formula in conjunction with a terminal unload agreement greatly reduces switching and improves unload performance. This agreement was reviewed and revised, and subsequently agreed to by CN, CP Rail and the GTA in the Spring of 1990. Prior to the original Agreement, as many as 4,500 cars were required on-hand while unloads ran at 1,500, a ratio of 3 to 1. Recently, on-hands were as low as 1,600 while unloads were 1,300, a ratio of 1.25 to 1. This is considered to be a substantial performance gain. A rail car placement agreement was agreed to by CN, CP Rail and the GTA in May, 1991.

An understanding was also signed by CN, CP Rail, and the GTA for Car Placement at the Port of Vancouver in 1991. The understanding provides for the efficient movement of railway grain traffic to terminal elevators at Vancouver.

Automation of Allocation Procedures: A standardized spreadsheet format has been developed and tested, enabling electronic transmission by shippers of position statements and requests for weekly car allocations. It has already been introduced to all major canola shippers and six grain company position statements are now being received electronically. This is an ongoing project. The weekly allocation procedures and subsequent monitoring of allocations for Vancouver and Thunder Bay involves the handling of a large volume of data. The automation process currently underway will provide considerable time savings in the management of this data, as well as avoid unnecessary errors due to manual transcription. As part of the ongoing process, the GTA is developing applications to automate its vessel audit statements and reduce time requirements and improve the accuracy of calculations.

Rye and Flax Car Allocations: The final review of the operation of the trial shipper/carrier negotiated allocation system for rye and flax has been completed. Under this trial system, grain companies and licensed grain dealers requiring car allocation for rye and flax deal directly with the railways to obtain allocations, as opposed to making requests to the GTA. The second year of the trial system operated relatively smoothly. The grain trade generally indicated a positive impact from this system in terms of the added flexibility that it provided for marketing and logistical planning. Therefore, the Administrator has turned over this responsibility to the railways and trade on a permanent basis, while reserving the right to act as a mediator if operational problems dictate that the Agency intervene, or, if necessary, resume responsibility for allocations.

Canola Audits: As part of the Agency's allocation function, the GTA established audits for the shipment of canola to Vancouver. This is now an ongoing function and will involve the review of some 20 grain companies to ensure that information provided to the Agency is timely and accurate. The process also allows the Agency to become familiar with grain companies' internal information systems and make recommendations to the companies for improvement. In 1990-91, 18 audits were undertaken. Results indicate that companies are complying with GTA established procedures and that information is verifiable and correct. More accurate information will in turn ensure that the canola allocation decisions are fair for all companies.

Terminal Overage Agreement: During the 1990/91 crop year, terminal overages of canola at Vancouver were identified as having a negative impact on the equity of the car allocation system. After extensive consultation with the affected parties in the grain trade, an agreement has been reached which provides for overages to be rolled into companies' stock position within a reasonable timeframe after each terminal audit. This will maintain the integrity of the canola allocation system.

Port Co-ordination: The Agency maintains offices in Vancouver and Thunder Bay to ensure that cars are distributed to the grain terminals in an orderly and efficient manner. For example, shifts at terminals are co-ordinated to minimize overtime. The Agency's offices are also used in resolving differences of opinion within the trade in the interest of maximizing port performance.

Administration of the Rail Car Fleet: This includes the administration of the Rail Car Operating Agreements and involves negotiations with the railways for the use and terms of operation for federally owned hopper cars. Since the origins of the federal fleet in 1972, 237 cars have been destroyed of the 13,192 which have been purchased for the federal fleet. The attrition rate of the federal fleet is in line with the attrition rates experienced on railway-owned equipment.

Also of note in 1990, the Agency ordered the repair of eight cars, that previously would have been destroyed, by paying for the additional costs out of the repurchase account. These cars are now considered in next to new condition and were provided at a fraction of the replacement cost of new cars.

Alternate Use Agreements: The Agency has developed long term alternate use agreements for the government fleet of 12,955 cars. To reduce railcar switching and improve system efficiency, especially when the government fleet is in surplus, the Agency allows the alternate use of the government fleet for:

- direct rail movement of grains to the East;
- winter rail programs for export grains;
- movement of grains to the United States; and
- movement of potash within Canada.

The money earned through alternate use agreements is returned to the federal government through the Consolidated Revenue Fund. Funds totalling $1.9 million were earned during the 1990-91 crop year.

Short Lines: The Agency along with Ministry of Transport personnel concluded a Section 60 agreement with Central Western Railway for the operation of the Coronation/Lacombe Subdivision in the spring of 1991.

Negotiations are also underway with the Southern Rails Co-operative based in Saskatchewan for road/rail service to the Dunelm and Shamrock subdivisions.

Repurchase Account: Under existing operating agreements, there is a repurchase account established to purchase hopper cars to replace those destroyed in rail accidents. Funds are generated from the settlement for these destroyed cars. The Canadian Wheat Board currently administers the account on behalf of the Agency. The account holds $5.5 million at present. The GTA is presently making arrangements to bring the account under the purview of the Agency.

Unload Gates: Of the 13,000 hopper cars purchased by the Federal Government, 2,000 were purchased with "center pull" unload gates commonly referred to as "FABCO" gates. It has been found that these cars cannot be unloaded in as efficient a manner as other "side pull" unloads gates. Workers have also claimed these FABCO cars create an unsafe environment for unloading.

The Agency has investigated the matter and has proposed to CP Rail some form of cost sharing arrangement to alter or replace these FABCO gates. It is proposed that the federal funds would either come from the existing repurchase account or revenue generated from alternate use agreements.

2. Planning

The activities in the Planning Section focus on the objective of maximizing grain movement and minimizing system costs. Planning is responsible for carrying out the Performance Objectives functions as specified in the WGTA. The section provides both short and long term assessments of system capacity relative to projected movement and promotes measures to improve system efficiency. The section is responsible for providing an annual volume forecast of WGTA movement required in the rate setting process. The information systems group is responsible for supporting the GTA's internal and external activities and programs.

Performance Objectives: Performance reviews are conducted when system performance is below 95 percent of established targets published in the Three Month Plan. System performance was below targets at the West Coast during the second and fourth quarters of the 1990/91 crop year. For the second quarter (November-January), the review identified Canadian National's rail service to the north shore in Vancouver, delays in vessel arrivals at the West Coast in November and severely cold weather and heavy snowfall during the second half of December and the beginning of January as major factors affecting performance at the West Coast. The Agency has paid particular attention to north shore service throughout the year and has participated in discussions with industry participants regarding measures to improve service to north shore elevators.

For the fourth quarter (May-July), although system performance at the West Coast was below target, the major factor affecting performance was a one week labour dispute between the grain handlers and B.C. Terminal Operators at Vancouver. Since this was beyond the control of system participant a review was not conducted. After resumption of work, the West Coast set a new weekly unload record of 5,655 grain cars and a new monthly record for shipments of 1 945 000 tonnes. In order to maximize grain movement

through the West Coast, the Agency is encouraging system participants to consider this level as the upper limit in establishing future targets.

Volume Forecasting: The 1991/92 volume forecast of 33.15 million tonnes was prepared by February 28, 1991, as required under Section 18 of the WGTA. The methodology was thoroughly reviewed by an industry working group chaired by the Agency. A report reviewing the methodology was prepared by the Agency. The methodology, although still largely a supply driven 20 year trend line analysis, was refined to include exponential smoothing for wheat yields. The current forecast and procedures were approved by the SGTC.

The approved 1990/91 GTA volume forecast was 33.5 million tonnes. Among the amendments in the WGTA in 1986 was the provision for an annual and cumulative tally adjustment designed to prevent substantial freight rate fluctuations due to the variability between the volume forecast and actual movement. The government over-pays if the actual movement exceeds the volume forecast and shippers over-pay if the actual movement is below the volume forecast. The premise is that over time, the tally will even out between shipper and government over-payments. However, should the cumulative tally exceed $150 million, the over-payment would be incorporated into the freight rate.

The 1990/91 results indicate a slight annual ($17.1 million) government over-payment. The cumulative balance is a $67.2 million government over-payment, well below the trigger of $150.0 million.

National Agri-Food Policy Review: The Agency participated with officials at Transport Canada and Agriculture Canada in preparing a Discussion Paper on Transportation Efficiencies that might be implemented with or without a method of payment change. The paper contained proposals on branch line rationalization, simplifying the freight setting process including provisions for productivity adjustments, adding a $3.00 per tonne surcharge on high cost branch lines and using a portion of system savings to compensate producers affected by branch line abandonments. The measures if implemented could save producers $86 million per year or $2.26 a tonne by the year 1999/2000. A consultative committee was then established to consult with system participants on the proposals contained in the paper. The efficiencies process will now be part of the general consultations on transportation issues.

Projected Cost Reductions and Efficiencies Through Rationalization of Selected Rail Segments: The GTA prepared a study under the direction of the Trucking Subcommittee of the SGTC. The report examined the cost-savings possible under two alternate service options if 34 selected branch lines representing one quarter of the grain dependent network but shipping only seven percent of the total Western grain tonnage were abandoned. The first option was an off-track elevator program where the rail line would close but the elevators would remain open and grain would be commercially trucked from the facility to an alternate elevator with rail service. This option would save the grain handling and transportation system approximately $9.5 million annually. The second option

would see the grain trucked directly from the farm gate to alternate elevator points served by rail. This option would save the system $27 million annually.

Transportation Documents: The Agency prepares two transportation documents during the year, assessing the grain carrying capacity of the government and Canadian Wheat Board fleet of hopper cars relative to projected movement. The reports serve to identify additional cars that the railways will be required to add to grain service to meet projected movement and to assess the availability of hopper cars in the North American lease market.

The 1991/92 Crop Year Transportation Document was released prior to the beginning of the crop year. Total rail car capacity of the government and CWB hoppers was estimated at 31.5 million tonnes in relation to the volume forecast of 33.2 million tonnes for crop year 1991/92. The report indicated that the railways would be required to add as many as 5,000 cars to meet peak movement periods. An update to the 1991/92 document will be provided in the spring, prior to the opening of navigation on the Great Lakes.

Grain Transportation and Handling Requirements at the West Coast in 1995/96 and 2000/01: A major report assessing current West Coast capacity relative to future demand was released in September, 1991. The report concluded that there will be insufficient capacity to meet peak handling requirements if continued efforts are not made to increase throughput capacity. The study indicated that by 1995/96 the ports of Vancouver and Prince Rupert will be required to ship 24 million tonnes of grain. Current estimates of capacity range from 17.0 to 24.7 million tonnes and on the surface may suggest that the port may be capable of meeting anticipated demand. However, when examined in light of peak period requirements even the highest performance estimates will not be able to meet unload requirements in 1995/96 and certainly not in 2000/01.

The study indicates the continued need to work toward increasing capacity at the West Coast. The market serviced by these ports are growing and offer the greatest potential for Canadian grain. The report lists a number of suggestions that might be considered by industry participants in improving West Coast throughput.

Rail Car Cycle Times: Rail car cycle times are one measure of system efficiency. A reduction in rail car cycle times by one day is the equivalent of adding approximately 1.6 million tonnes of rail car capacity annually or the equivalent of providing 1200 additional cars. The Agency plans to prepare a study on rail car cycle times which will include an analysis of current rail car cycle times as well as investigation of measures that might be implemented by system participants to increase capacity by reducing rail car cycle times.

Information Systems: The Section prepares other related statistical reports and summaries required for reference purposes. These include the Weekly Grain Handling and Transportation Summary and annual Branch Line Profiles. The weekly summary contains information on current unload performance, rail cars in service, tonnage targets for the current month, grain shipments to terminal positions and exports of Canadian grain. The

Branch Line Profiles report describes the rail and grain handling characteristics for each train run in Western Canada and is a useful reference for evaluating branch line alternatives.

The computer unit maintains the statistical database required for allocation and rail car co-ordination functions and the administrative database required to implement and administer Alternate Service Programs. The Agency recently installed a local area network and is currently evaluating alternate computer environments for the statistical and Alternate Service databases.

3. Special Projects

This section is responsible for the development and administration of special projects (including the System Improvement Reserve Fund), policy development and the communications program as well as Departmental Secretariat functions.

Communications: An ongoing communications initiative will continue to make producers more aware of the impact of high cost branch lines on their share of the freight rate and to provide them with some options for alternate service. As well, other relevant facts on the grain handling and transportation system will be made available to producers.

System Improvement Reserve (SIR): The SIR was created to provide lower cost alternatives to producers whose branch lines were closed due to their high cost. Lowering the cost of moving grain through branch line rationalization has a direct impact on the freight rate paid by producers. The GTA continues to administer existing ones. These projects result in a net savings to the grain transportation system of $7,650,000 annually.

Figure 5: System Savings from Alternate Service Projects

Initiated 1990-91	
• Shamrock	$290,000
• Dunelm	$400,000
• Athabasca	$900,000
• Carlton	$230,000
• Lintlaw	$400,000
• Acadia Valley	$800,000
Initiated 1989-90	
• Corning	$465,000
• Shamrock East	$800,000
• Neudorf	$790,000
• Cando	$225,000
Initiated 1988-89	
• Ste. Rose du Lac	$250,000
• Furness	$700,000
• Inwood and Winnipeg Beach	$1,400,000
Total:	$7,650,000

SGTC Producer Elections: With the resignation of the producer representative for the Alberta North Electoral District, it was necessary to conduct a by-election. Nominations were received, ballots and biographies mailed, and ballots returned. The new producer representative joined the SGTC at the October meeting. The WGTA requires that regular elections be held every four years for the position of producer representative to the Senior Grain Transportation Committee. The current terms are up December 31, 1992. The election process will take place during the fall of that year.

Moving Canada's Grain: In support of the transportation consultations, the GTA produced a brochure of basic facts on western grain transportation. The brochure was mailed to all Canadian Wheat Board permit book holders in advance of the consultation process.

4. Secretariat to the Senior Grain Transportation Committee

The GTA provides secretariat services to the Senior Grain Transportation Committee which includes co-ordinating agendas, providing background material, and producing and distributing the minutes of SGTC meetings.

GTA staff from the planning group also serve on various subcommittees of the SGTC, as members of technical subcommittees, and in an advisory capacity to committees. In this capacity, GTA staff often are responsible for the writing and production of reports and briefs to the SGTC.

Committees on which the GTA participated in 1991-92 were:

- Executive Committee;
- the System Improvement Reserve Fund Subcommittee;
- the Technical Subcommittee on Railway Costs;
- the Efficiency Measures Subcommittee;
- the Performance Objectives Subcommittee;
- the Implications of Subsidy of Truck Transport Ad Hoc Subcommittee.

GTA staff also draft, produce and distribute the four public reports required under the WGTA, as well as performing various other public information functions from time to time as requested by the SGTC.

Section II
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources

1. Financial Requirements by Object

Figure 6: Details of Financial Requirements by Object

(thousands of dollars)	**Estimates 1992-93**	Forecast 1991-92	Actual 1990-91
Personnel			
Salaries and wages	**1,590**	1,556	1,616
Other personnel costs	**7**	13	---
Contributions to employee benefit plans	**254**	245	240
	1,851	1,814	1,856
Goods and Services			
Transportation and communications	**370**	359	381
Information	**245**	103	83
Professional and special services	**400**	329	287
Rentals	**50**	38	30
Purchased repair and upkeep	**65**	46	58
Utilities, materials and supplies	**60**	56	80
Other subsidies and payments	**2**	---	---
	1,192	931	919 (1)
Total operating	**3,043**	2,745	2,775
Capital	**100**	97	149
Transfer payments	**3,248**	3,726	1,624
	6,391	6,568	4,548

(1) Forecast 1991-92: Expenditure transactions internal to the government included in operating expenditures: $224.0.

Estimates 1992-93: Estimated expenditure transactions internal to the government: $143.0.

2. Personnel Requirements

The GTA personnel expenditures account for 55 per cent of the total operating expenditures of the Program. A profile of the Program's personnel requirements is provided in Figure 7.

Figure 7: Details of Personnel Requirements

	Person-Years Controlled by Treasury Board			Current Salary Range	1992-93 Average Salary Provisions
	Estimates 1992-93	Forecast 1991-92	Actual 1990-91		
Management	5	5	5	61,500 - 138,300	78,852
Scientific and Professional					
Economics, Sociology and Statistics	3	3	3	20,000 - 84,700	62,748
Administrative and Foreign Service					
Administrative Services	1	1	1	17,470 - 72,817	---
Computer Systems Administration	3	3	3	22,310 - 73,032	38,613
Financial Administration	1	1	1	15,516 - 69,789	---
Program Administration	7	7	7	17,470 - 72,817	54,394
Administrative Support					
Data Processing	1	1	1	17,165 - 47,383	---
Clerical	6	6	6	16,504 - 40,509	27,129
Secretarial	3	3	3	16,356 - 40,768	30,410
	30	30	30		

	Other Person-Years			Current Salary Range	Average Salary Provision 1992-93
	Estimates 1992-93	Forecast 1991-92	Actual 1990-91		
Senior Levels	1	1	1	44,300 - 165,600	---
	1	1	1		

* Person-Years - refers to the employment of one person for one full year or the equivalent thereof (for example, the employment of three persons for four months each). A person-year may consist of regular time personnel (whether in Canada or abroad), continuing and non- continuing, full-time or part-time, term or casual employees, and other types of employees.

Controlled person-years are those subject to the control of the Treasury Board. With some exceptions, the Treasury Board directly controls the person-years of departments and agencies listed in Schedule I, Parts I and II, of the Public Service Staff Relations Act. The Treasury Board does not control person-years related to Minister's staff appointed pursuant to Section 39 of the Public Service Employment Act and all appointments pursuant to an Order in Council. Also, the person-years are referred to as "authorized" person-years in Part II of the Estimates.

Other person years are those not subject to Treasury Board control but disclosed in Part III of the Estimates, on a comparative basis with previous years, in support of the personnel expenditure requirements specified in the Estimates.

Note: The person-year columns display the forecast distribution of the controlled and other person-years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 1, 1991. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person-years for the group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

3. Transfer Payments

Figure 8: Details of Contributions

(dollars)	**Estimates 1992-93**	Forecast 1991-92	Actual 1990-91
Contributions			
Contributions under the System Improvement Reserve Fund	**3,248,000**	3,476,000	1,624,388
	3,248,000	3,476,000	1,624,388

4. Net Cost of Program

Figure 9: Net Cost of Program for 1991-92

(thousands of dollars)

Main Estimates 1992-93 (gross)	Add* Other Costs	Total Program Costs	Less** Revenue	Estimated Net Program Cost 1992-93	Estimated Net Program Cost 1991-92
6,391	310	6,701	3,000	3,701	4,068

* Services provided without charge by Treasury Board for the employer's share of insurance premiums and other employee benefits, by Supply and Services for cheque production, and by Public Works Canada for accommodation.

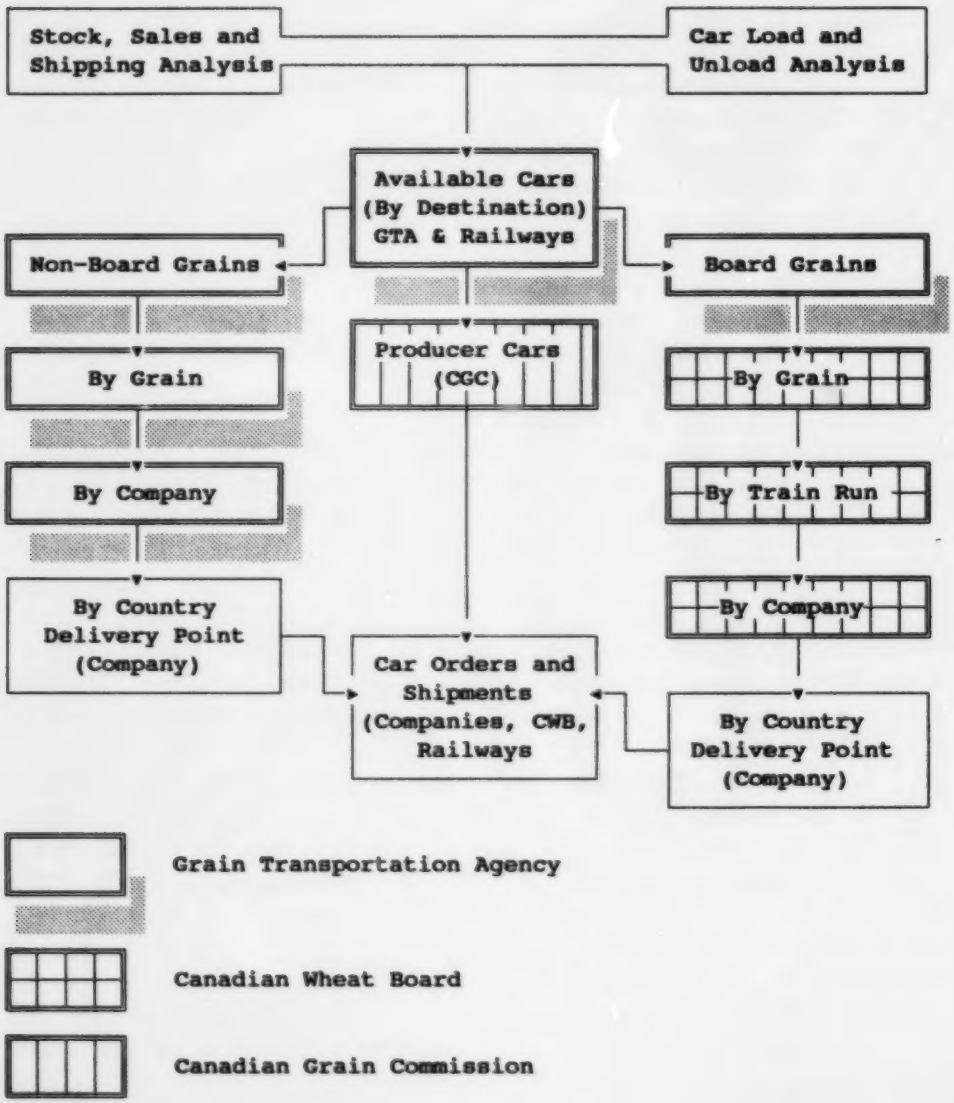
** Revenues of $3,000,000 credited directly to the Consolidated Revenue Fund.

Figure 10: Budgetary Revenue Credited to the Consolidated Revenue Fund

(thousands of dollars)	**Estimates 1992-93**	Forecast 1991-92	Actual 1990-91
Revenue			
Privileges, licenses and permits			
Hopper car lease	**3,000**	2,500	1,939
	3,000	2,500	1,939

B. Car Allocation Process

Figure 10: Weekly Allocation Procedures



This diagram illustrates the flow of authority in the Car Allocation process. Note that the GTA's role is in the initial negotiation for overall car supply on a weekly basis, the division of the total car supply between the Canadian Wheat Board's and the private grain trade's needs, and the allocation of non-Board cars by commodity and company.

C. Senior Grain Transportation Committee Membership

Regular Members:

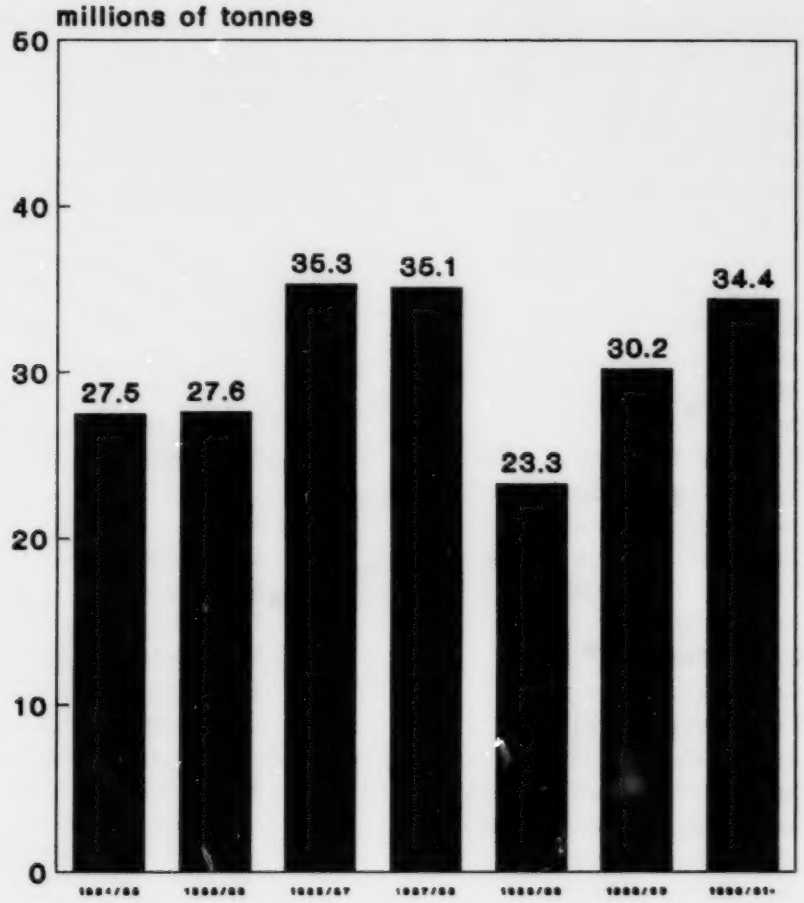
- Canadian Wheat Board;
- Canadian Grain Commission;
- Grain Transportation Agency;
- Alberta Wheat Pool;
- Manitoba Pool Elevators;
- Saskatchewan Wheat Pool;
- United Grain Growers;
- Pioneer Grain;
- Cargill Grain;
- Primary Elevator Licensees;
- Canadian National;
- Canadian Pacific;
- Great Lake Carriers;
- Process Elevator Licensees;
- Canadian Trucking Association;
- Canadian Livestock Feed Board (Status Pending);
- Labour Union;
- Special Crops Producers;
- Feed Grain Users;
- Alberta Producers (2);
- Manitoba Producers (2);
- Saskatchewan Producers (4);
- Peace River Area Producers (1).

D. Western Grain Transportation Act Statutory Grains

Grains, Crops and Products

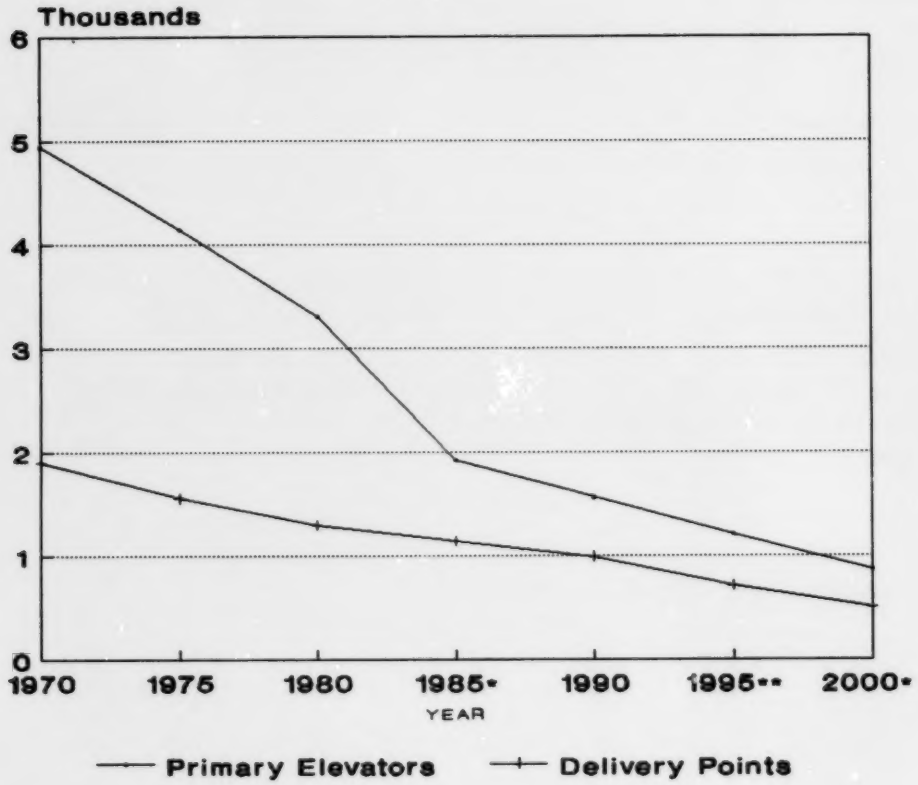
- Alfalfa Meal, Pellets or Cubes dehydrated
- Barley
- Barley, Crushed
- Barley, Pot
- Barley Sprouts
- Beans (except soybeans) including faba beans, splits and screenings
- Bean (except soybeans) derivatives (flour, protein, isolates, fibre)
- Bran
- Breakfast Foods or Cereals (uncooked) in bags, barrels or cases. Manufactured from commodities only as listed in this Schedule
- Buckwheat
- Canary Seed
- Corn, Cracked
- Corn (not popcorn)
- Feed, Animal or Poultry (not medicated or condimental), containing not more than thirty-five per cent of ingredients other than commodities as specified in this Schedule, in bags or barrels or in bulk
- Flaxseed
- Flour, made from grain or malt in bags or barrels or in bulk
- Grain, Feed, in sacks
- Groats
- Hulls, Oat
- Lentils, including splits and screenings
- Malt (made from grain only)
- Meal, Barley
- Meal, Corn
- Meal, Linseed
- Meal, Oat
- Meal, Rapeseed or Canola
- Meal, Oil Cake, Linseed
- Meal, Oil Cake, Rapeseed or Canola
- Meal, Oil Cake, Sunflower Seed
- Meal, Rye
- Meal, Wheat
- Middlings
- Millfeed
- Mustard Seed
- Oats
- Oats, Crushed
- Oats, Rolled
- Oil Cake, Linseed
- Oil Cake, Sunflower Seed
- Oil, Linseed
- Oil, Rapeseed or Canola
- Oil, Sunflower Seed
- Peas, including splits and screenings
- Pea derivatives (flour, protein, isolates, fibre)
- Rapeseed or Canola
- Rye
- Screenings or Screening pellets (applicable only on Screenings from grains specified herein)
- Seed Grain in Sacks
- Shorts
- Sunflower Seed
- Triticale
- Wheat
- Wheat Germ
- Wheat, Rolled

E. Yearly Western Grain Transportation Act Movement



• Preliminary Figure Source: National Transportation Agency (NTA)

F. Primary Elevator and Delivery Point Consolidation



* change in definition of licensed elevator in 1984
** projections

Topical Index

A

Alternate Use Agreements 6, 17, 18
Automation 16

B

Branch Line Profiles 20
Branch Line Rationalization 7, 19, 21
Brochure 7, 22

C

Canada Grain Act 10
Canadian Wheat Board (CWB) 8, 10, 15, 18, 20, 22, 27, 28
Car Allocation 3, 11, 13-15, 16, 27
Communications 12

E

Efficiency Measures 12, 13, 22

M

Method of Payment 13

N

National Agri-Food Policy Review 6, 10, 13, 18, 19, 28

P

Performance Objectives 11, 13, 18, 22

R

Rail Car Capacity Report 6, 7, 16, 17, 20, 21

S

Senior Grain Transportation Committee (SGTC) 10, 11, 22
System Improvement Reserve 8, 21, 22

T

Terminal Overages 6, 15-17, 20
Three Month Plan 15, 18
Transportation Documents 20

U

Unload Agreement 6, 16
Unload Gates 7, 18

V

Volume Forecasting 19

W

West Coast Capacity Study 7, 20
Western Grain Transportation Act (WGTA) 3, 10, 29

Office du transport du grain

Budget des dépenses 1992-1993

Partie III

Plan de dépenses

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

©Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1992

En vente au Canada par l'entremise des

Librairies associées
et autres libraires

ou par la poste auprès du

Groupe Communication Canada — Édition
Ottawa (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1993-III-75
ISBN 0-660-56998-1

Imprimé sur du papier recyclé

Printed on recycled paper

Budget des dépenses 1992-1993

Partie III

Office du transport du grain

Préface

Ce plan de dépenses sert de document de référence et contient plusieurs types de renseignements qui visent à répondre aux divers besoins de ses utilisateurs.

Il comprend deux sections. La section I présente un aperçu et une description du Programme, des renseignements de base, des objectifs et des perspectives de planification ainsi que des données sur le rendement servant à justifier les ressources demandées. La section II contient des renseignements supplémentaires sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

La section I, qui est précédée des autorisations de dépenser provenant de la partie II du Budget des dépenses et du volume II des Comptes publics, assure le lien avec les autres documents budgétaires et permet d'évaluer les résultats financiers du Programme pour l'année dernière.

Ce document est conçu de façon à permettre au lecteur de trouver facilement les renseignements qu'il cherche. La table des matières expose en détail le contenu de chaque section. En outre, dans tout le document, des renvois permettent au lecteur d'obtenir plus de renseignements sur les postes de dépenses qui l'intéressent particulièrement.

Table des matières

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1992-1993 4
B. Emploi des autorisations en 1990-1991 5

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1992-1993 et rendement récent 6
1. Points saillants 6
2. Sommaires financiers 8

B. Données de base 10
1. Introduction 10
2. Mandat 10
3. Objectif du Programme 10
4. Description du Programme 11
5. Organisation du Programme en vue de son exécution 11

C. Perspective de planification 12
1. Facteurs externes influant sur le Programme 12

D. Informations sur le rendement du Programme 13
1. Opérations 13
2. Planification 18
3. Projets spéciaux 22
4. Secrétariat du Comité supérieur du transport du grain 23

Section II
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme 24
1. Besoins financiers, par article 24
2. Besoins en personnel 25
3. Paiements de transfert 26
4. Coût net du Programme 27

B. Processus d'affectation des wagons 28

C. Composition du Comité supérieur du transport du grain 29

D. Grains visés par la Loi sur le transport du grain de l'Ouest 30

E. Mouvement annuel en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest 31

F. Consolidation des silos primaires et des points de livraison 32

Index par sujet 33

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1992-1993 - Partie II du budget des dépenses

Besoins financiers, par autorisation

Crédit	(en milliers de dollars)	**Budget principal 1992-1993**	Budget principal 1991-1992
	Administrateur de l'Office du transport du grain		
65	Dépenses du Programme	**6 137**	6 420
(S)	Contributions au Régime d'avantages sociaux des employés	**254**	245
	Total pour l'Office	**6 391**	6 665

Crédits - Libellés et sommes demandées

Crédit	(en dollars)	**Budget principal 1992-1993**
	Administrateur de l'Office du transport du grain	
65	Administrateur de l'Office du transport du grain - dépenses du Programme et contributions	**6 137 000**

Programme, par activité

(en milliers de dollars)

	Budget principal 1992-1993					
		Budgétaire			Total	Budget principal 1991-1992
	Années personnes autorisées*	Fonctionnement	Dépenses en capital	Paiements de transfert		
Administrateur de l'Office du transport du grain	30	3 043	100	3 248	6 391	6 665
Années-personnes autorisées en 1991-1992	30					

* Voir le tableau 7, page 24 pour informations supplémentaires sur les années-personnes.

B. Utilisation des autorisations en 1990-1991 - Volume II des Comptes publics

Crédit	(en dollars)	Budget principal	Total disponible	**Emploi réel**
	Administrateur de l'Office du transport du grain			
65	Dépenses de fonctionnement	3 153 000	3 153 000	**2 683 447**
	Contributions	2 932 000	2 932 000	**1 624 388**
(S)	Contributions au Régime d'avantages sociaux des employés	240 000	240 000	**240 000**
	Total du Programme - budgétaire	6 325 000	6 325 000	**4 547 835**

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1992-1993 et rendement récent

1. Points saillants

- **Examen global de la politique agro-alimentaire:** Deux employés ont fait partie d'un comité technique qui a rédigé et publié un mémoire sur les mesures d'efficacité du transport qui portait sur des propositions particulières. Ils ont aussi siégé au comité mis sur pied pour consulter les participants du système (voir page 20).

- **Communications:** Les mesures de communications continueront de viser à sensibiliser le producteur aux coûts élevés de l'exploitation des embranchements et aux solutions de rechange moins coûteuses, ainsi qu'aux autres aspects du système de manutention et de transport du grain (voir page 22).

- **Entente de déchargement:** Une entente de déchargement au silo terminus sera développée pour le port de Vancouver en vue d'assurer le déchargement efficace des wagons dans ce port. Elle ressemble à celle qui est en vigueur à Thunder Bay et qui a été conclue en 1989-1990 (voir page 16).

- **Capacité des wagons jusqu'à l'an 2000 :** La publication d'un rapport sur la capacité des wagons sera entreprise dans le cadre de l'analyse continue de la capacité du réseau par l'OTG. On y fera des prévisions jusqu'à l'an 2000 sur la capacité du parc des wagons spécialisés par rapport aux besoins anticipés (voir page 22).

- **Élections du CSTG:** Une élection complémentaire a eu lieu dans la circonscription d'Alberta North. Une élection générale de producteurs est prévue pour décembre 1992 (voir page 23).

- **Ententes d'usage alternatif:** Une nouvelle entente a été signée permettant à CN et à CP Rail d'utiliser une partie du parc des wagons-trémies du gouvernement pour transporter le grain vers l'est du Canada et les États-Unis au cours de l'année financière 1991-1992. Cette entente ressemble à celle signée au cours de l'année financière 1990-1991, mais elle comporte un amendement qui vise à permettre le transport du grain en provenance des États-Unis au retour (voir page 18).

- **Affectation des wagons de seigle et de lin:** La deuxième année de la période d'essai d'affectation des wagons aux expéditeurs/transporteurs a été couronnée de succès. Par conséquent, l'administrateur a confié cette responsabilité aux compagnies ferroviaires et à l'industrie de façon permanente. Toutefois, l'Office conserve un rôle de surveillance (voir page 16).

- **Remplacement des registres de déchargement :** Une étude est en cours concernant la faisabilité d'un programme à frais partagés avec les compagnies ferroviaires ayant pour but de remplacer les registres de déchargement "à tirage central" des wagons-trémies du gouvernement fédéral (voir page 18).

- **Étude sur la capacité de la côte Ouest :** L'OTG a publié son étude dans laquelle on évalue la demande future de grain aux ports de la côte Ouest (Vancouver et Prince-Rupert) par rapport à la capacité réelle (voir page 21).

- **Réductions des coûts anticipées et mesures d'efficacité relatives à la rationalisation de certaines lignes de chemin de fer :** Le CSTG a publié une étude concernant les économies possibles si certains embranchements à coûts élevés et à faible densité étaient rationalisés. Le rapport examine les économies nettes selon deux types de services alternatifs, des programmes de silos éloignés des voies et de transport direct par camion (voir page 20).

- **Rapport sur le cycle de durée des wagons :** L'OTG effectuera une analyse poussée des cycles de durée des wagons et des perspectives d'améliorations importantes de l'efficacité par la réduction des cycles de durée (voir page 21).

- **Le transport du grain au Canada :** Pour promouvoir les consultations sur le transport, une brochure a été publiée et envoyée à tous les producteurs de l'Ouest. Elle énonce certains des éléments essentiels au réseau du transport du grain de l'Ouest et certains des tarifs payés par les producteurs (voir page 23).

2. Sommaires des besoins financiers

Tableau 1: Besoins financiers pour 1992-1993

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1992-1993**	Prévu 1991-1992	Différence	**Réel 1990-1991**
Administrateur de l'Office du transport du grain	**6 391**	6 568	(177)	**4 548**
Années-personnes:				
Contrôlées par le C.T.	**30**	28	-	**28**
Autre	**1**	1	-	**1**

Explication de la différence: Les besoins financiers de 1992-1993 sont de 3 p. 100 ou 0.2 $ million inférieurs aux dépenses prévues pour 1991-1992. Cette baisse est attribuable au :

- financement du programme à l'intention des producteurs qui transportent eux-mêmes leur grain, qui prend fin en 1991-1992 (0.2 $ million).

Tableau 2: Résultats financiers en 1990-1991

(en milliers de dollars)	1990-1991		
	Réel	Budget Principal	**Différence**
Administrateur de l'Office du transport du grain	4 548	6 325	**(1 777)**

Explication de la différence: Les dépenses de 1990-1991 étaient de 1,8 million de dollars (28 p. 100) moins élevées que le budget des dépenses principales. Cette situation est due:

- à la réaffectation des fonds de la RAR à l'année 1999-2000: (1,4) million de dollars.
- à une baisse des dépenses salariales et d'exploitation (400 000 $) attribuable :
  - à des achats d'équipement informatique non finalisés à la fin de l'année financière 1990-1991; et
  - au roulement du personnel et au nombre de postes vacants temporairement.

B. Données de base

1. Introduction

L'Office du transport du grain (OTG) a été créé en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest (LTGO) adoptée en novembre 1983. L'Office remplace l'Administration du transport des grains qui a été établie en 1979.

L'Office du transport du grain est chargé de l'élaboration, de la coordination et de la gestion du réseau de manutention et de transport du grain.

La LTGO énonce les responsabilités de l'OTG et de l'Office national des transports (ONT) ainsi que du Comité supérieur du transport du grain (CSTG). En vertu de cette loi, les responsabilités de l'OTG incombent directement à l'administrateur qui, lui, est chargé de promouvoir l'efficacité du réseau de transport et de manutention du grain et d'assurer la surveillance du rendement des chemins de fer à ce chapitre; il est aussi membre du Comité supérieur du transport du grain et fournit à l'ONT des prévisions annuelles sur le volume des grains en vue d'établir le barème annuel.

De plus, l'administrateur, au nom du Ministre, se charge de répartir les wagons céréaliers aux expéditeurs en collaboration avec la Commission canadienne du blé (CCB) et coordonne, en général, la manutention et le transport du grain en vue d'en maximiser la rentabilité pour les producteurs.

L'administration des paiements aux compagnies ferroviaires pour le transport du grain, l'établissement des taux annuels de paiement aux producteurs et le calcul des frais ferroviaires sur lesquels reposent ces taux font partie des responsabilités de l'ONT.

L'OTG, qui assure des services de secrétariat au CSTG, offre un appui technique et administratif au Comité. Les membres du CSTG représentent tous les secteurs de l'industrie du transport du grain et ils sont autorisés à faire des recommandations au ministre des Transports en tout ce qui touche le transport du grain.

La première année complète d'exploitation de l'Office a été 1985-1986.

2. Mandat

La Loi sur le transport du grain de l'Ouest prévoit la nomination d'un administrateur de l'Office du transport du grain et définit ses pouvoirs. Le mandat conféré par la Loi est entré en vigueur le 1er mars 1984 lors de la nomination du premier administrateur de l'OTG.

Les responsabilités particulières de l'OTG en matière d'affectation des wagons découlent de la Loi sur les grains du Canada.

3. Objectif du Programme

Assurer, en ce qui a trait à certains aspects précis du système de manutention et de transport des céréales, le transport rapide, efficace et organisé des céréales produites dans l'Ouest canadien à destination des points de vente et des points d'exportation.

4. Description du Programme

L'Office du transport du grain est responsable d'une variété de fonctions visant à améliorer l'efficacité du système de transport des grains de l'Ouest. Ces fonctions se regroupent comme suit:

- affectation des wagons
- coordination portuaire
- planification
- surveillance du parc de wagons
- projets spéciaux
- secrétariat du Comité supérieur du transport du grain

L'OTG bénéficie de la collaboration et de la participation de tous les secteurs de l'industrie du transport et de la manutention des grains. Il maintient des contacts et des rapports avec les cadres supérieurs.

5. Organisation du Programme en vue de son exécution

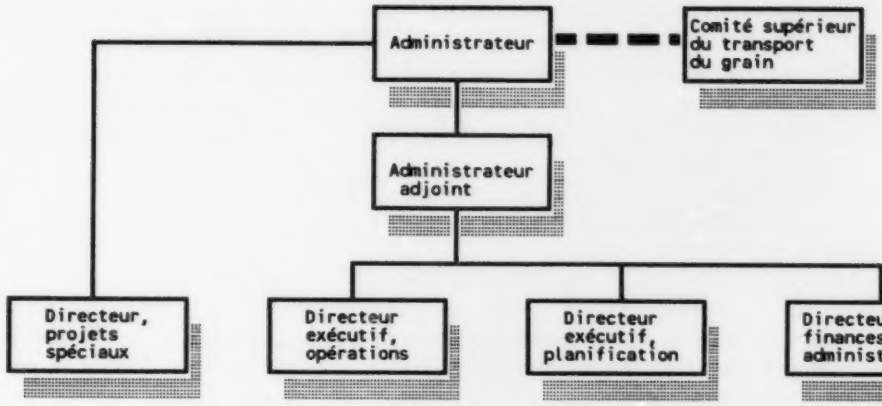
Structure par activité: L'Office du transport du grain exerce une activité qui est conforme au Programme.

Organigramme: L'Office du transport du grain est une direction générale qui a été désignée un ministère indépendant qui relève du Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports.

L'Office du transport du grain a des bureaux à Winnipeg, Thunder Bay et Vancouver. L'administrateur, qui se trouve dans les locaux de l'Administration centrale à Winnipeg, est chargé de réaliser l'objectif du Programme. L'administrateur adjoint est le cadre responsable de l'exécution des activités quotidiennes de l'Office, qui comprend aussi un directeur exécutif des opérations, aidé de 11 employés; un directeur exécutif de la planification, aidé de 6 employés; un directeur des projets spéciaux; un directeur des finances et de l'administration qui surveille 5 employés. Ces cadres sont chargés des fonctions décrites au tableau 3. Les bureaux de Thunder Bay et de Vancouver s'occupent de la coordination portuaire et font partie de la division des opérations.

Créé en vertu de la LTGO, le Comité supérieur du transport du grain (CSTG) informe le ministre et l'administrateur de toutes questions se rapportant au transport, à la manutention et à l'expédition du grain, y compris les objectifs de résultat, les moyens d'améliorer la capacité et l'efficacité du réseau, et l'affectation des wagons céréaliers. Le Comité se compose de représentants supérieurs appartenant à tous les secteurs de l'industrie de la manutention et du transport du grain (voir section II, C).

Tableau 3: Organigramme et fonctions



Directeur, projets spéciaux	Directeur exécutif, opérations	Directeur exécutif, planification	Directeur, finances et administration
- élaboration et administration des projets spéciaux (Fonds RAR)	- affectation des wagons ferroviaires	- administration du système des objectifs de rendement	- services financiers et administratifs
- élaboration des politiques	- coordination - générale - ports	- capacité et besoins du système	- services du personnel
- secrétariat ministériel	- contrôle du parc des wagons-trémies du gouvernement	- étude et analyse des mesures d'efficacité	- secrétariat et personnel de soutien
- communications	- administration du transport	- systèmes d'information	- gestion du matériel

					Total
Années-personnes					
1	12	2	8	8	31

C. Perspectives de planification

1. Facteurs externes qui influent sur le Programme

L'Office évolue dans un contexte très délicat qui est continuellement influencé par l'évolution d'autres secteurs. La mise en oeuvre des moyens nécessaires pour équilibrer les points de vue souvent contradictoires des participants de l'industrie de la manutention et du transport du grain pose un défi constant à la mise en application des politiques de l'Office.

Les facteurs externes précis qui influent présentement sur le Programme de l'Office sont les suivants:

Mouvement du marché: Il y a un mouvement constant du marché du grain vers les pays qui sont mieux desservis par les ports de la côte Ouest. Cela augmente les difficultés reliées aux activités opérationnelles de l'Office. Il est difficile de programmer les mouvements ferroviaires vers la côte Ouest car on y trouve moins de silos portuaires et moins d'installations d'entreposage, et que l'accès aux chemins de fer y est plus restreint. La coordination portuaire qu'exerce le personnel de l'Office à Vancouver est également plus difficile à cause de ces restrictions physiques.

Examen global de la politique agro-alimentaire: Le gouvernement a entrepris une révision générale de la politique agricole qui comprend un examen des politiques concernant le transport et de la méthode de paiement par un facilitateur indépendant. Tout changement éventuel apporté à la méthode de versement de la subvention du gouvernement dans le cadre de la LTGO pourrait se répercuter sur le Programme de l'Office et ce, de plusieurs façons. En particulier, il se pourrait que la diversification agricole apporte des changements importants dans le flot des produits. Cela compliquerait le processus d'affectation des wagons, d'une part, et, d'autre part, cela pourrait nécessiter la renégociation des objectifs de résultat. L'OTG jouera un rôle dans la mise en oeuvre de toute nouvelle mesure d'efficacité qui pourrait découler de l'Examen global de la politique agro-alimentaire.

Situation financière des exploitations agricoles : La crise du revenu des exploitations agricoles se poursuit, ce qui augmente la pression sur l'OTG et sur tous les éléments du réseau de transport pour réduire les coûts en autant que possible.

Consolidation des silos primaires : Le réseau de manutention des céréales dans l'Ouest du Canada passe présentement par un processus de consolidation. Au cours des cinq dernières années, il y a eu une baisse de 19 p. 100 du nombre de silos primaires dans l'Ouest. Au même moment, la capacité moyenne d'entreposage de ces installations a augmenté de 12 p. 100. Cela aura de graves répercussions sur la répartition des expéditions de céréales dans les régions rurales (voir section II, F).

D. Informations sur le rendement du Programme

1. Opérations

La division des opérations de l'OTG est chargée d'affecter les wagons, de coordonner les activités portuaires et les programmes de transport. Douze années-personnes lui ont été allouées.

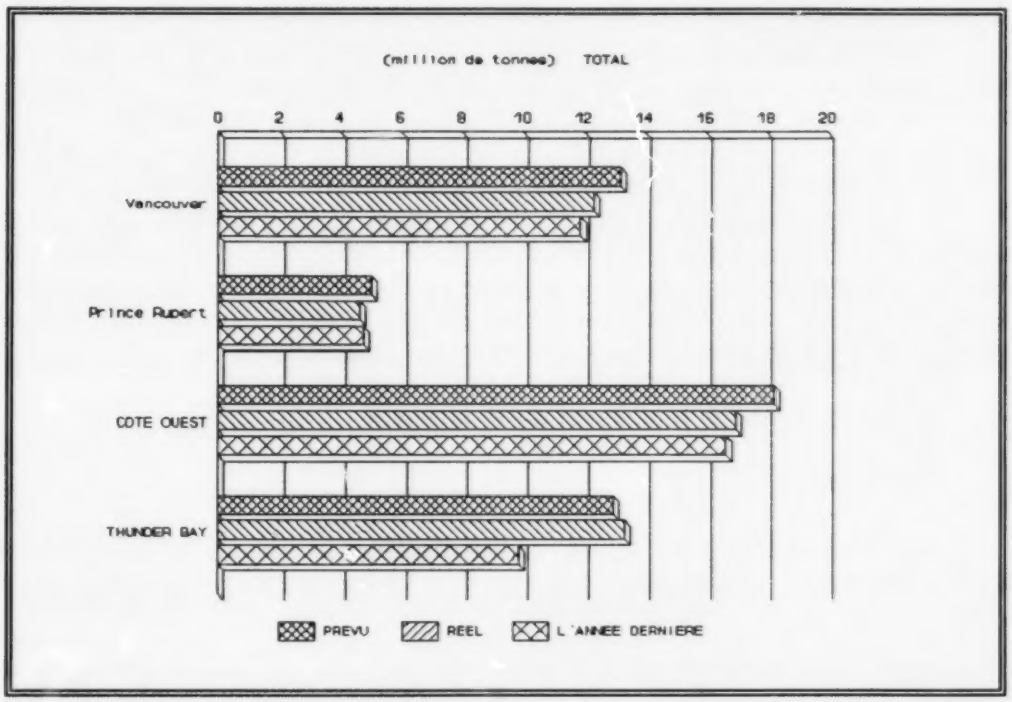
Affectation des wagons: Il s'agit d'une fonction permanente de l'Office qui travaille avec les compagnies ferroviaires et les compagnies céréalières en vue de répartir une ressource limitée (les wagons) pour faire face aux demandes des exportations prévues. L'Office doit veiller à ce que les grains ou produits à base de grain voulus soient acheminés vers les centres de commercialisation voulus, dans les délais contractuels exigés.

Pour la campagne agricole s'étendant du 1er août 1990 au 31 juillet 1991 (voir section II, D et E), 34,4 millions de tonnes de grains visés par la loi ont été acheminées par le réseau de manutention et de transport du grain. Les déchargements à Thunder Bay, Churchill, Prince Rupert et Vancouver ont atteint 371 061 wagons, soit une moyenne hebdomadaire de 7 136 wagons. Bien que certaines parties du réseau aient atteint leur pleine capacité, et même plus, pendant la période de pointe, il n'y a eu que très peu de ventes différées et très peu de surestaries. Certaines révisions du rendement du réseau n'ont été nécessaires qu'au cours du deuxième trimestre de la campagne agricole dans le

cas de la côte Ouest. Bien que le rendement de la côte Ouest ait atteint moins de 95 p. 100 de son objectif fixé au cours du quatrième trimestre, on a déterminé que la grève ou le lock-out des manutentionnaires céréaliers à Vancouver en était la raison principale. Donc, aucune révision n'a été entreprise.

Le tableau IV indique qu'il y a eu une importante augmentation du volume de grain expédié au cours de la campagne agricole 1990-1991, par rapport à celle de 1989-1990, à partir des trois principaux ports, soit Vancouver, Thunder Bay et Prince Rupert.

Tableau 4: Grain en transit - campagne agricole 1990-1991



Vancouver (en tonnes)

	Prévu	Réel	Pourcentage	Réel l'année dernière
Premier trimestre	2 415 000	2 367 905	98,0	2 718 542
Deuxième trimestre	3 321 000	2 936 120	88,4	3 092 439
Troisième trimestre	3 429 000	3 252 826	94,9	2 921 019
Quatrième trimestre	4 040 000	3 794 143	93,7	3 175 872
Total	**13 215 000**	**12 350 995**	**93,5**	**11 907 972**

Prince Rupert (en tonnes)

	Prévu	Réel	Pourcentage	Réel l'année dernière
Premier trimestre	721 000	753 251	104,5	822 393
Deuxième trimestre	1 278 000	1 046 760	81,9	1 505 037
Troisième trimestre	1 346 000	1 346 864	100,1	1 258 008
Quatrième trimestre	1 696 000	1 522 295	89,8	1 190 677
Total	**5 041 000**	**4 669 170**	**92,6**	**4 776 115**

COTE DE L'OUEST (en tonnes)

	Prévu	Réel	Pourcentage	Réel l'année dernière
Premier trimestre	3 136 000	3 131 157	99,5	3 540 935
Deuxième trimestre	4 599 000	3 983 880	86,6	4 597 476
Troisième trimestre	4 775 000	4 599 691	96,3	4 179 027
Quatrième trimestre	5 746 000	5 316 438	92,5	4 366 549
Total	**18 256 000**	**17 020 165**	**93,2**	**16 684 087**

THUNDER BAY (en tonnes)

	Prévu	Réel	Pourcentage	Réel l'année dernière
Premier trimestre	1 766 000	1 980 821	112,2	3 120 475
Deuxième trimestre	3 197 000	3 279 595	102,6	2 167 204
Troisième trimestre	3 227 000	2 414 276	108,4	1 438 006
Quatrième trimestre	5 795 000	5 689 266	93,3	3 102 127
Total	**12 985 000**	**13 368 958**	**103,0**	**9 877 812**

Remarques:

1. Ces chiffres ne portent que sur le déchargement dans ces trois ports des six grains et oléagineux principaux suivants: blé, orge, avoine, seigle, lin et canola.
2. Un montant cible est fixé pour la côte Ouest comprenant des directives opérationnelles établies pour Vancouver et Prince-Rupert.
3. Utilise la semaine opérationnelle d'expédition (lundi à dimanche).
4. Utilise les déchargements de la CCG et les moyennes de tonnes brutes par chemin de fer.
5. Les déchargements de Canada Malt sont inclus dans les calculs relatifs à Thunder Bay.
6. Les déchargements de BCR compris dans ceux du CN.

Source: OTG, Plan trimestriel; CCG, Inward Traffic Report (Rapport sur le trafic à l'entrée) ainsi que les rapports 472.2 et 474.4. Le 27 août 1991

Plan trimestriel : L'OTG travaille en étroite collaboration avec l'industrie pour établir des cibles réalistes pour le réseau de transport des céréales. Ces cibles sont établies à une réunion mensuelle regroupant des représentants des compagnies ferroviaires, de la Commission canadienne du blé et des manutentionnaires céréaliers. Ces cibles sont publiées tous les mois dans un document intitulé "Le plan trimestriel". Cette publication est utilisée par l'industrie comme ligne directrice opérationnelle et moyen de planification. Elle sert aussi de base pour mesurer le rendement du réseau en vertu de la LTGO.

Entente sur le placement et le déchargement des wagons: La formule élaborée dans le cadre de cette entente sert à déterminer le nombre de wagons que déchargeront CN et CP au port de Thunder Bay. L'application de cette formule dans le cadre d'une entente de déchargement aux silos portuaires réduit de beaucoup le nombre d'aiguillages et améliore l'efficacité du déchargement. Cette entente a été étudiée et revue, et subséquemment acceptée au printemps 1990 par CN, CP et l'OTG. Avant l'acceptation de l'entente originale, jusqu'à 4 500 wagons devaient se trouver sur place pour qu'on en décharge 1 500, soit un rapport de 3 à 1. Récemment, pour 1 600 wagons se trouvant sur place, on en a déchargé 1 300, ce qui représente un rapport de 1,25 à 1. Ceci est considéré comme une augmentation de rendement appréciable. En mai 1991, le CN, le CP et l'OTG ont conclu une entente concernant le placement des wagons.

Une entente a été signée par le CN, CP Rail et l'OTG pour l'affectation de wagons au port de Vancouver en 1991. L'entente prévoit le mouvement efficace des wagons de céréales aux silos terminus de Vancouver.

Automatisation des méthodes d'affectation: Le tableau-relevé normalisé qui a été mis au point permet aux expéditeurs de transmettre électroniquement les états de position et les demandes d'affectation hebdomadaires de wagons. Ce procédé a déjà été mis en oeuvre par tous les principaux expéditeurs de canola et les états de position des wagons de six compagnies céréalières sont présentement reçus par voie électronique. Il s'agit là d'un projet permanent. Les procédés d'affectation hebdomadaire et la vérification ultérieure des affectations pour Vancouver et Thunder Bay englobent le traitement d'un grand nombre de données. Le projet d'automatisation présentement en cours permettra de faire de grandes économies de temps dans la gestion des données et d'éviter les erreurs attribuables aux inscriptions faites manuellement. Dans le cadre de ce processus, l'OTG est en train d'automatiser les relevés de vérification des vraquiers, réduira les temps nécessaires et améliorera l'exactitude des calculs.

Affectation des wagons de seigle et de lin: On a terminé l'étude finale du programme d'essai où l'affectation des wagons se fait suite à des négociations avec les expéditeurs et les transporteurs de seigle et de lin. Dans le cadre de ce programme d'essai, les compagnies céréalières et les négociants en grain homologués qui ont besoin de wagons pour l'expédition de seigle et de lin, transigent directement avec la compagnie ferroviaire pour obtenir les wagons nécessaires, au lieu de présenter une demande auprès de l'OTG. La deuxième année du programme d'essai s'est assez bien déroulée. Les négociants en grain ont indiqué qu'en général le programme a eu un effet positif car il offrait une plus grande flexibilité dans le domaine du marketing et de la planification logistique. L'administrateur a donc confié cette responsabilité aux compagnies ferroviaires

et aux négociants de façon permanente, tout en se réservant le droit d'agir à titre de médiateur dans le cas de problèmes opérationnels nécessitant l'intervention de l'Office ou, si nécessaire, d'assumer de nouveau la responsabilité relative à l'affectation des wagons.

Vérifications du canola: Dans le cadre de ses fonctions d'affectation des wagons, l'OTG a établi des vérifications relatives à l'expédition du canola à Vancouver. Il s'agit maintenant d'une activité qui a lieu de façon régulière. On procèdera à la vérification de près de 20 compagnies céréalières pour s'assurer que celles-ci transmettent à l'Office des renseignements exacts en temps voulu. Cette façon de procéder permettra à l'Office de se familiariser avec les systèmes d'information internes des compagnies céréalières et de recommander des améliorations. En 1990-1991, 18 vérifications ont été effectuées. Selon les résultats obtenus, les compagnies en question se conforment aux méthodes établies par l'OTG et les renseignements transmis sont vérifiables et corrects. Des renseignements plus précis permettront aussi de prendre des décisions plus justes envers les compagnies en matière d'affectation des wagons de canola.

Entente relative aux surplus des silos portuaires : Au cours de la campagne agricole 1990-1991, on a déterminé que les surplus de canola au silo portuaire de Vancouver ont eu des répercussions négatives sur le caractère équitable du système d'affectation des wagons. Après de nombreuses consultations avec les parties touchées de l'industrie céréalière, une entente a été conclue prévoyant le report des surplus dans les stocks des compagnies dans des délais raisonnables après chaque vérification de silo. Cette mesure permettra de maintenir l'intégrité du système d'affectation des wagons de canola.

Coordination portuaire: L'Office a des bureaux à Vancouver et à Thunder Bay qui veillent à ce que les wagons soient livrés aux silos à grain de manière ordonnée et efficace. Par exemple, les quarts de travail sont coordonnés de façon à minimiser les heures supplémentaires. On fait aussi appel aux services de l'Office pour aplanir les problèmes dus aux différences d'opinions qui existent au sein de l'industrie, tout ce dans le but de maximiser le rendement des ports.

Administration du parc des wagons: Le travail comprend l'administration des ententes d'exploitation des wagons céréaliers et les négociations avec les compagnies ferroviaires concernant l'utilisation et les conditions d'exploitation des wagons-trémies qui appartiennent au gouvernement fédéral. Depuis la création du parc fédéral en 1972, 237 wagons ont été détruits sur les 13 192 qui ont été achetés au nom du gouvernement fédéral. Le taux de perte touchant le parc fédéral est comparable à celui subi par les compagnies ferroviaires.

Il faut aussi noter que, en 1990, l'Office a commandé la réparation de huit wagons, qui auraient été autrement détruits, et a réglé les coûts supplémentaires à même le compte de rachat. Ces wagons sont aujourd'hui considérés dans un état presque neuf et ce, pour une fraction du coût de leur remplacement.

Ententes d'usage alternatif: L'Office a élaboré des ententes d'usage alternatif à long terme pour le parc gouvernemental de 12 955 wagons. Afin de réduire les opérations d'aiguillage et d'améliorer l'efficacité du réseau, tout particulièrement lorsque le parc est en état excédentaire, l'Office permet l'usage alternatif du parc de wagons du gouvernement dans les cas suivants:

- mouvements des grains par rail directement vers l'Est;
- programme d'hiver de transport par rail des grains d'exportation;
- mouvements des grains vers les États-Unis;
- mouvements de la potasse à l'intérieur du Canada.

Les recettes provenant des ententes d'usage alternatif sont remises au gouvernement fédéral par l'intermédiaire du Trésor. Au cours de la campagne agricole 1990-1991, ces recettes se sont élevées à 1,9 millions de dollars au total.

Petits embranchements : Au printemps 1991, les représentants de l'Office et du ministère des Transports ont conclu une entente, en vertu de l'article 60, avec la Central Western Railway concernant l'exploitation de la subdivision Coronation/ Lacombe.

Des négociations sont en cours avec la Southern Rail Co-operative, située en Saskatchewan, pour la prestation du service routier et ferroviaire aux subdivisions de Dunelm et Shamrock.

Compte de rachat : Dans le cadre des accords d'exploitation en vigueur, il existe un compte de rachat qui a été établi pour assurer le remplacement des wagons-trémies détruits par des accidents ferroviaires. Les fonds proviennent du paiement des wagons détruits. La Commission canadienne des grains administre actuellement ce compte au nom de l'Office. Le compte a présentement un solde de 5,5 millions de dollars. Actuellement, l'OTG fait des démarches pour assumer le contrôle du compte.

Registres de déchargement : Des 13 000 wagons-trémies achetés par le gouvernement fédéral, 2 000 étaient munis de registres de déchargement à tirage central, communément appelés registres "FABCO". Il a été découvert que ces wagons ne peuvent être déchargés aussi efficacement que ceux qui sont munis de registres de déchargement à tirage latéral. Les travailleurs ont aussi déclaré que les wagons FABCO créent des conditions dangereuses au moment du déchargement.

L'Office a étudié la question et a proposé une entente de partage des frais à CP pour que la société puisse modifier ou remplacer les registres FABCO. Il a été proposé que la contribution fédérale provienne soit du compte de rachat actuel ou de recettes générées par les ententes d'usage alternatif.

2. Planification

Les activités de la division de la planification ont pour objectifs de maximiser le mouvement du grain et de minimiser les coûts du système. Elle est responsable de la réalisation des objectifs de résultat qui ont été fixés dans la LTGO. Elle élabore les

évaluations à long et à court terme relatives à la capacité du réseau par rapport aux mouvements de grain anticipés et l'adoption des mesures nécessaires pour améliorer l'efficacité du système. La division doit fournir des prévisions annuelles concernant le mouvement du grain en vertu de la LTGO, qui servent à établir les tarifs. Le groupe des systèmes d'information est chargé d'appuyer les activités et les programmes internes et externes de l'OTG.

Objectifs de résultat à atteindre: Des évaluations de rendement sont entreprises lorsque le rendement du système représente moins de 95 p. 100 des montants cibles publiés dans le Plan trimestriel. Sur la côte Ouest, le rendement du système était inférieur à ces montants pendant les deuxième et quatrième trimestres de la campagne agricole 1990-1991. Pour le second trimestre (novembre-janvier), l'évaluation a révélé que cette baisse de rendement était principalement attribuable au service ferroviaire du Canadien national jusqu'à la rive nord de Vancouver, à l'arrivée tardive des navires à la côte Ouest ainsi qu'au temps très froid et à de fortes précipitations de neige à la fin de décembre et au début de janvier. L'Office a porté une attention spéciale au service de la rive nord tout au long de l'année et a participé à des discussions avec des représentants de l'industrie concernant l'adoption de mesures pour améliorer le service aux silos de la rive nord.

Pour le quatrième trimestre (mai-juillet), bien que le rendement du système de la côte Ouest ait été inférieur aux montants cibles, le principal facteur a été le conflit de travail d'une semaine entre les manutentionnaires céréaliers et les exploitants de silos terminus de la Colombie-Britannique à Vancouver. Étant donné que les circonstances étaient indépendantes de la volonté des représentants du système, aucune évaluation n'a été entreprise. Après le retour au travail, la côte Ouest a établi un nouveau record hebdomadaire de 5 655 déchargements et un nouveau record mensuel de 1 945 000 tonnes de céréales expédiées. Dans le but de maximiser le mouvement du grain vers la côte Ouest, l'Office encourage les représentants du système à considérer ce niveau de rendement comme la limite supérieure au moment d'établir de nouvelles cibles.

Prévisions quantitatives: Conformément à l'article 18 de la LTGO, des prévisions quantitatives de 33,15 millions de tonnes pour 1991-1992 ont été établies avant le 28 février 1991. La méthodologie a été examinée minutieusement par un groupe de travail de l'industrie présidé par l'Office, qui a préparé un rapport à cet effet. Bien qu'elle représente toujours essentiellement une analyse de la ligne de tendance de l'approvisionnement sur une période de vingt ans, la méthodologie a été perfectionnée pour comprendre un lissage exponentiel du rendement des cultures de blé. Les prévisions et les procédures actuelles ont été approuvées par le CSTG.

Les prévisions quantitatives de l'OTG approuvées pour 1990-1991 étaient de 33,5 millions de tonnes. En 1986, parmi les modifications apportées à la LTGO, on prévoit un rajustement annuel ou un rajustement de contrôle cumulatif visant à empêcher des fluctuations importantes du tarif-marchandise dues à la différence entre les prévisions quantitatives et le mouvement réel. Le gouvernement fait un paiement en trop si le mouvement réel dépasse les prévisions et les expéditeurs font un paiement en trop si le mouvement réel est inférieur aux prévisions. Le principe, c'est qu'à la longue, les

sommes versées en trop par l'expéditeur et le gouvernement s'égaliseront. Cependant, si le rajustement de contrôle dépassait 150 millions de dollars, le trop-payé serait incorporé au tarif-marchandise.

En 1990-1991, les résultats ont indiqué un faible trop-payé annuel (17,1 millions de dollars) pour le gouvernement. Le solde cumulatif représente un trop-payé de 67,2 millions de dollars de la part du gouvernement, ce qui est bien inférieur à la limite de 150 millions de dollars.

Examen global de la politique agro-alimentaire : L'Office a participé, en collaboration avec des fonctionnaires de Transports Canada et d'Agriculture Canada, à la rédaction d'un mémoire sur les mesures d'efficacité concernant le transport qui pourraient être adoptées avec ou sans changements à la méthode de paiement. Le mémoire contient des propositions sur la rationalisation des embranchements, la simplification du processus d'établissement des tarifs, notamment des dispositions relatives aux rajustements de productivité, l'ajout de 3 $ la tonne de surtaxe pour les embranchements à coûts élevés et l'utilisation d'une partie des économies du système pour indemniser les producteurs touchés par l'abandon d'embranchements. Ces mesures, si elles étaient mises en oeuvre, permettraient aux producteurs d'économiser 86 millions de dollars par année, soit 2,26 $ la tonne d'ici 1999-2000. Un comité a été mis sur pied pour consulter les représentants du système sur les propositions contenues dans ce mémoire. Le processus concernant les mesures d'efficacité feront maintenant partie des consultations générales sur le transport.

Réductions des coûts anticipées et mesures d'efficacité relatives à la rationalisation de certaines lignes de chemin de fer : L'OTG a effectué une étude sous la direction du sous-comité sur le transport routier du CSTG. Le rapport a examiné les économies que l'on pourrait réaliser grâce à deux options de services alternatifs si 34 embranchements représentant un quart du réseau de transport du grain mais seulement sept pour cent des quantités totales de grain de l'Ouest étaient abandonnés. La première option est un programme d'élévateurs éloignés des voies : les lignes de chemin de fer seraient fermées mais les silos resteraient ouverts et le grain serait transporté par camion de ces installations jusqu'à un silo relais lié au réseau ferroviaire. Cette option permettrait au réseau de manutention et de transport du grain d'économiser 9,5 millions de dollars par année. La deuxième option verrait le grain transporté par camion de la ferme aux silos relais liés au réseau ferroviaire. Cette option permettrait au réseau d'économiser 27 millions de dollars par année.

Documents de transport : Au cours de l'année, l'Office rédige deux documents de transport évaluant la capacité de transport du grain du parc de wagons-trémies du gouvernement et de la Commission canadienne du blé par rapport aux mouvements prévus. Ces rapports servent à déterminer le nombre de wagons supplémentaires que les compagnies ferroviaires devront ajouter au réseau de transport du grain pour effectuer les mouvements prévus et d'évaluer le marché de location de wagons-trémies en Amérique du Nord.

Le document de transport de la campagne agricole 1991-1992 a été publié avant le début de la campagne. Pour la campagne agricole 1991-1992, la capacité totale des

wagons du gouvernement et des wagons-trémies de la CCB a été estimée à 31,5 millions de tonnes par rapport aux prévisions quantitatives de 33,2 millions de tonnes. Le rapport a indiqué que les compagnies ferroviaires devront ajouter jusqu'à 5 000 wagons à leur parc afin de répondre à la demande pendant les périodes de pointe. Au printemps, une mise à jour du document de la campagne 1991-1992 sera publiée avant l'ouverture des Grands Lacs à la navigation.

Besoins relatifs au transport et à la manutention du grain sur la côte Ouest en 1995-1996 et en 2000-2001 : Un rapport important évaluant la capacité des installations de la côte Ouest par rapport à la demande future a été publié en septembre 1991. Dans ce rapport, on arrive à la conclusion que le réseau sera incapable de répondre à la demande en période de pointe si des efforts continus ne sont pas entrepris pour accroître la capacité de transport. L'étude a révélé qu'en 1995-1996 les ports de Vancouver et de Prince Rupert devront expédier 24 millions de tonnes de grain. Les estimations actuelles de la capacité varient entre 17 et 24,7 millions de tonnes et, au premier abord, pourraient suggérer que le port est capable de répondre à la demande anticipée. Cependant, en vue des besoins en période de pointe, même les estimations du niveau de rendement le plus élevé indiquent que le port ne pourra répondre à la demande en matière de déchargement en 1995-1996 et certainement pas en 2000-2001.

L'étude indique que l'on doit continuer à travailler pour accroître la capacité de la côte Ouest. Les marchés desservis par ces ports s'élargissent et offrent les meilleurs débouchés pour le grain canadien. Le rapport contient un certain nombre de suggestions à l'intention des représentants de l'industrie qui visent à améliorer la capacité de transport de la côte Ouest.

Durée du cycle des wagons: La durée du cycle des wagons est une façon de mesurer l'efficacité du système. La réduction de la durée du cycle des wagons d'une journée équivaut à augmenter la capacité des wagons d'environ 1,6 million de tonne par année ou à fournir 1 200 wagons supplémentaires. L'Office compte préparer une étude sur la durée du cycle des wagons qui comprendra une analyse de la durée actuelle du cycle des wagons ainsi qu'une enquête des mesures qui pourraient être mises en oeuvre par les représentants du système pour accroître la capacité en réduisant la durée du cycle des wagons.

Systèmes d'information: La direction de l'informatique a préparé d'autres rapports statistiques et des sommaires à des fins de documentation, dont le "Weekly Grain Handling and Transportation Summary" et la publication annuelle "Branch Line Profiles". Le sommaire hebdomadaire contient des renseignements à jour sur le rendement du déchargement, le nombre de wagons en service, le tonnage cible pour le mois courant, les expéditions de grain aux silos terminus et les exportations de grain du Canada. Le rapport "Branch Line Profiles" décrit les caractéristiques des voies et de la manutention du grain pour chaque parcours ferroviaire dans l'Ouest du Canada et constitue un ouvrage de référence utile pour évaluer les solutions de rechange envisagées dans le cas des embranchements.

L'unité de l'informatique tient à jour la base de données statistiques nécessaire à l'affectation et à la coordination des wagons, et la base de données administratives qui sert à la mise en oeuvre et à l'administration des programmes de services alternatifs. L'Office a récemment installé un réseau local et évalue présentement divers autres contextes d'utilisation pour les bases de données statistiques et des services alternatifs.

3. Projets spéciaux

Cette direction est responsable de l'élaboration et de l'administration de projets spéciaux (y compris le Fonds de réserve d'amélioration du réseau) de la préparation des politiques et des programmes de communication, ainsi que des services de secrétariat ministériel.

Communications: Le programme de communications actuel continuera de renseigner les producteurs sur les effets qu'ont les embranchements à exploitation coûteuse sur leur part du tarif de marchandises et de leur offrir certaines possibilités quant aux autres moyens de transport disponibles. Les producteurs pourront aussi recevoir d'autres données pertinentes sur le réseau de manutention et de transport du grain.

Réserve d'amélioration du réseau (RAR): La RAR a été créée en vue d'offrir des moyens de transport moins coûteux aux producteurs dont les voies d'embranchement ont été fermées à cause de leur coût d'exploitation élevé. La réduction du coût du transport du grain au moyen de la rationalisation des embranchements a un impact direct sur le tarif de marchandises payé par le producteur. L'OTG continue d'administrer les projets existants. Ces projets se traduiront, pour le réseau de transport du grain, par une économie nette de 7 650 000 $ par an.

Tableau 5: Économie attribuable aux programmes de services alternatifs, pour le réseau

Initiés en 1990-1991	
• Shamrock	$290 000
• Dunelm	$400 000
• Athabasca	$900 000
• Carlton	$230 000
• Lintlaw	$400 000
• Acadia Valley	$800 000
Initiés en 1989-1990	
• Corning	$465 000
• Shamrock East	$800 000
• Neudorf	$790 000
• Cando	$225 000
Initiés en 1988-1989	
• Ste. Rose du Lac	$250 000
• Furness	$700 000
• Inwood et Winnipeg Beach	$1 400 000
Total:	$7 650 000

Élections des producteurs du CSTG: En vertu de la LTGO, on doit tenir des élections tous les quatre ans pour choisir le représentant des producteurs siégeant au Comité supérieur du transport du grain. Les mandats actuels se terminent le 31 décembre 1992. Les élections se tiendront à l'automne de cette année.

Le mouvement des céréales au Canada : Pour promouvoir les consultations sur le transport, l'OTG a publié une brochure contenant des renseignements fondamentaux sur le transport du grain dans l'Ouest. La brochure a été envoyée à tous les détenteurs de permis de la Commission canadienne du blé avant le début des réunions de consultation.

4. Secrétariat du Comité supérieur du transport du grain

L'OTG assure les services de secrétariat du Comité supérieur du transport du grain, y compris la coordination des ordres du jour, la prestation de documents d'information, et la production et la distribution des procès-verbaux des réunions du CSTG.

Les membres du personnel de la division de la planification de l'OTG siègent aussi à divers sous-comités du CSTG, tels que les sous-comités techniques; ils agissent aussi comme experts-conseils auprès des comités. Les membres du personnel de l'OTG sont souvent chargés de rédiger et de remettre des rapports et des exposés au CSTG.

L'OTG a participé aux activités des comités suivants en 1991-1992:

- le comité exécutif;
- le sous-comité du Fonds de réserve pour l'amélioration du réseau;
- le sous-comité technique des coûts de transport ferroviaire;
- le sous-comité des mesures d'efficacité;
- le sous-comité des objectifs de résultat;
- le sous-comité spécial chargé d'étudier les conséquences des subventions sur le camionnage.

Le personnel de l'OTG rédige, produit et distribue, en vertu de la LTGO, quatre rapports publics et accomplit diverses autres tâches pour renseigner le public, à la demande du CSTG.

Section II
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme

1. Besoins financiers, par article

Tableau 6: Détail des besoins financiers, par article

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1992-1993	Prévu 1991-1992	Réel 1990-1991
Personnel			
Traitement et salaires	**1 590**	1 556	1 616
Autres coûts afférents au personnel	**7**	13	---
Contributions au Régime d'avantages sociaux des employés	**254**	245	240
	1 851	1 814	1 856
Biens et services			
Transport et communications	**370**	359	381
Information	**245**	103	83
Services professionnel et spéciaux	**400**	329	287
Location	**50**	38	30
Frais de réparation et d'entretien	**65**	46	58
Services publics, fournitures et approvisionnement	**60**	56	80
Autres subventions et versements	**2**	---	---
	1 192	931	919 (1)
Total des dépenses de fonctionnement	**3 043**	2 745	2 775
Immobilisations	**100**	97	149
Paiements de transfert	**3 248**	3 726	1 624
	6 391	6 568	4 548

(1) Prévisions pour 1991-1992: Les transactions internes de dépenses du gouvernement comprennent les dépenses de fonctionnement: 224,0 $.

Budget des dépenses pour 1992-1993: Prévisions des transactions de dépenses internes du gouvernement: 143,0 $.

2. Besoins en personnel

Les dépenses de l'OTG afférentes au personnel représentent 55 p. 100 du total des dépenses de fonctionnement du Programme. Le tableau 7 ci-dessous montre les besoins en personnel.

Tableau 7: Détail des besoins en personnel

	Années-personnes contrôlées par le Conseil du Trésor			Échelle des traitements actuelle	Prévision pour le traitement moyen 1992-1993
	Budget des dépenses 1992-1993	Prévu 1991-1992	Réel 1990-1991		
Gestion	5	5	5	61 500 - 138 300	78 862
Scientifique et professionnelle					
Économie, sociologie and statistiques	3	3	3	20 000 - 84 700	62 748
Administration et service extérieur					
Services administratifs	1	1	1	17 470 - 72 817	---
Administration des systèmes informatiques	3	3	3	22 310 - 73 032	38 613
Administration financière	1	1	1	15 516 - 69 789	---
Administration du Programme	7	7	7	17 470 - 72 817	54 394
Soutien administratif					
Traitement des données	1	1	1	17 165 - 47 383	---
Commis	6	6	6	16 504 - 40 509	27 129
Secrétariat	3	3	3	16 356 - 40 768	30 410
	30	30	30		

	Autres Années-personnes			Échelle des traitements actuelle	Prévision pour le traitement moyen 1992-1993
	Budget des dépenses 1992-1993	Prévu 1991-1992	Réel 1990-1991		
Niveaux supérieurs	1	1	1	44 300 - 165 600	---
	1	1	1		

* L'expression "année-personne" désigne l'emploi d'une personne pendant une année complète où l'équivalent (par exemple, l'emploi de trois personnes pendant quatre mois chacune). Une année-personne peut viser les employés rémunérés au tarif des heures normales (au Canada ou à l'étranger), permanents ou non, à temps plein ou partiel, saisonniers, nommés pour une période déterminée ou occasionnels, ainsi que d'autres types d'employés.

Les années-personnes contrôlées sont assujetties au contrôle du Conseil du Trésor. À quelques exceptions près, le Conseil du Trésor contrôle directement le nombre d'années-personnes des ministères et des organismes énumérés à l'annexe I des parties I et II de la Loi sur les relations de travail dans la Fonction publique. Le Conseil du Trésor ne contrôle pas les années concernant le personnel des ministères nommé en vertu de l'article 39 de la Loi sur les relations de travail dans la Fonction publique et toutes les nominations faites en vertu d'un décret du conseil; les années-personnes sont identifiées comme années-personnes "autorisées" dans la partie II du budget des dépenses.

Les "autres années-personnes" ne sont pas assujetties au contrôle du Conseil du Trésor mais sont indiquées dans la partie III du budget des dépenses (comparativement aux années précédentes) à l'appui des besoins de dépenses en personnel énoncés dans le budget des dépenses.

Nota: Les colonnes concernant les années-personnes montrent la répartition prévue des années-personnes du Programme, contrôlées ou non, par groupe professionnel. La colonne concernant l'échelle de traitements actuelle indique les échelles salariales, par groupe professionnel, en vigueur le 1er octobre 1991. La colonne des salaires moyens indique les coûts salariaux estimatifs de base, y compris les allocations relatives aux conventions collectives, aux augmentations d'échelon annuelles, aux promotions et à la rémunération au mérite, divisées par le nombre d'années-personnes du groupe en question. Les modifications apportées à la répartition des éléments utilisés pour le calcul peuvent influer sur la comparaison des moyennes entre les années.

3. Paiements de transfert

Tableau 8: Détail des contributions

(en dollars)	**Budget des dépenses 1992-1993**	Prévu 1991-1992	Réel 1990-1991
Contributions			
Contributions aux termes du Fonds de réserve pour l'amélioration du réseau	**3 248 000**	3 476 000	1 624 388
	3 248 000	3 476 000	1 624 388

4. Coût net du Programme

Tableau 9: Coût net du Programme pour 1991-1992

(en milliers de dollars)

Budget principal 1992-93 (brut)	Plus* autres coûts	Coût Total	Moins** recettes	Coût net estimatif 1992-93	1991-92
6 391	310	6 701	3 000	3 701	4 068

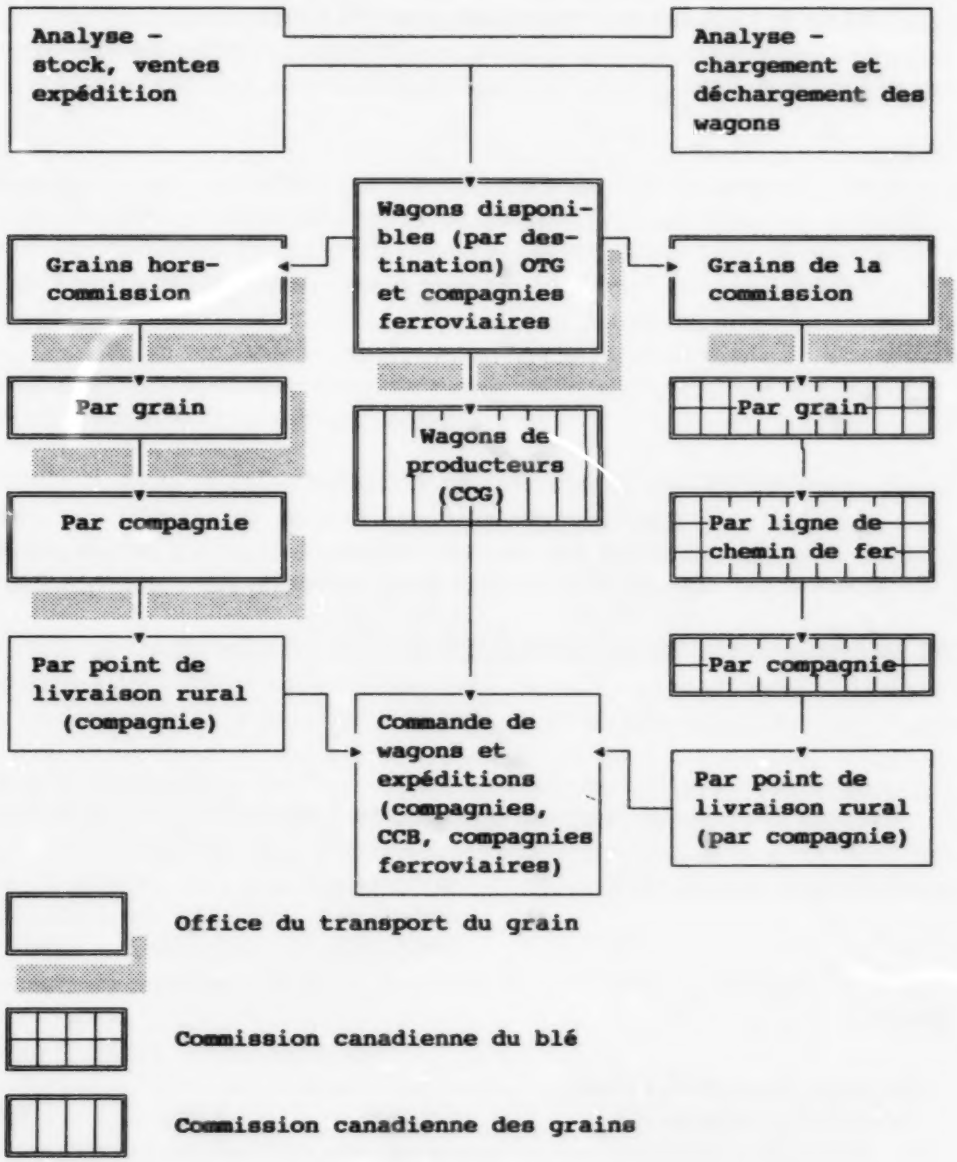
* Services fournis gratuitement par le Conseil du Trésor pour la quote-part de l'employeur en matière de primes d'assurance et autres avantages sociaux des employés, par le ministère des Approvisionnements et Services pour la production des chèques et par Travaux public Canada pour les locaux.

** Recettes de 3 000 000 $ crédité au Trésor.

Tableau 10: Recettes budgétaires crédité au Trésor

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1992-1993	Prévu 1991-1992	Réel 1990-1991
Recettes			
Privilèges, licences et permis Locations de wagons-trémis	3 000	2 500	1 939
	3 000	2 500	1 939

Tableau 10: Processus d'affectation hebdomadaire


Analyse - stock, ventes expédition
Analyse - chargement et déchargement des wagons
Wagons disponibles (par destination) OTG et compagnies ferroviaires
Grains hors-commission
Grains de la commission
Par grain
Wagons de producteurs (CCG)
Par grain
Par compagnie
Par ligne de chemin de fer
Par point de livraison rural (compagnie)
Par compagnie
Commande de wagons et expéditions (compagnies, CCB, compagnies ferroviaires)
Par point de livraison rural (par compagnie)
Office du transport du grain
Commission canadienne du blé
Commission canadienne des grains

Le diagramme ci-dessus décrit le déroulement du processus d'affectation des wagons. Il faut noter que le rôle de l'OTG se limite à la négociation initiale concernant le parc général des wagons sur une base mensuelle, la division du parc entre la Commission canadienne du blé et les besoins des négociants en grain privés et l'affectation des wagons hors-commission, par produit et par compagnie.

C. Composition du Comité supérieur du transport du grain

Membres titulaires:

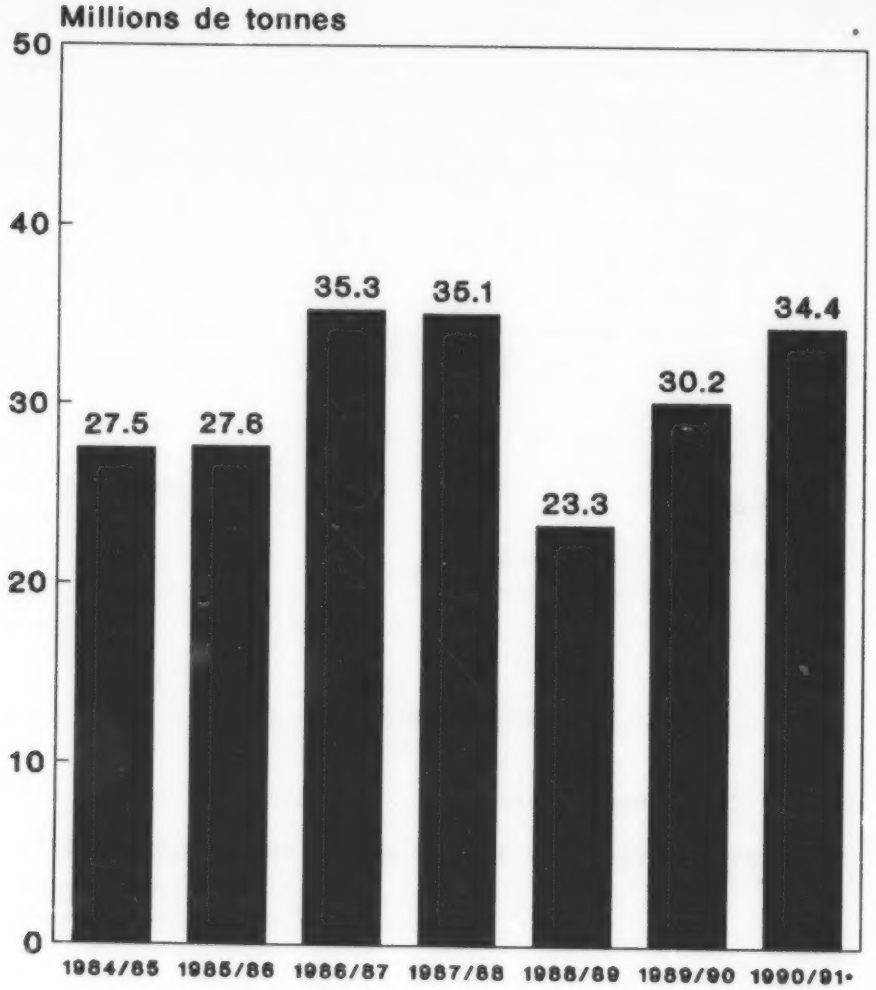
- Commission canadienne du blé;
- Commission canadienne des grains;
- Office du transport du grain;
- Alberta Wheat Pool;
- Manitoba Pool Elevators;
- Saskatchewan Wheat Pool;
- Union des producteurs de grains Limitée;
- Pioneer Grain;
- Cargill Grain;
- Titulaires de licences d'exploitation d'installations primaires;
- Compagnies des chemins de fer nationaux du Canada;
- Canadien Pacifique Limitée;
- Transporteurs de grain opérant sur les Grands Lacs;
- Titulaires de licences d'exploitation d'installations de transformation;
- Association canadienne du camionnage;
- Office canadien des provendes (statut en instance);
- Syndicats;
- Producteurs de cultures spéciales;
- Utilisateurs de grains de provende;
- Producteurs de l'Alberta (2);
- Producteurs du Manitoba (2);
- Producteurs de la Saskatchewan (4);
- Producteurs de la région de la Rivière de la Paix (1).

Loi sur le transport du grain de l'Ouest - grains visés par la Loi

Grains, plantes et produits

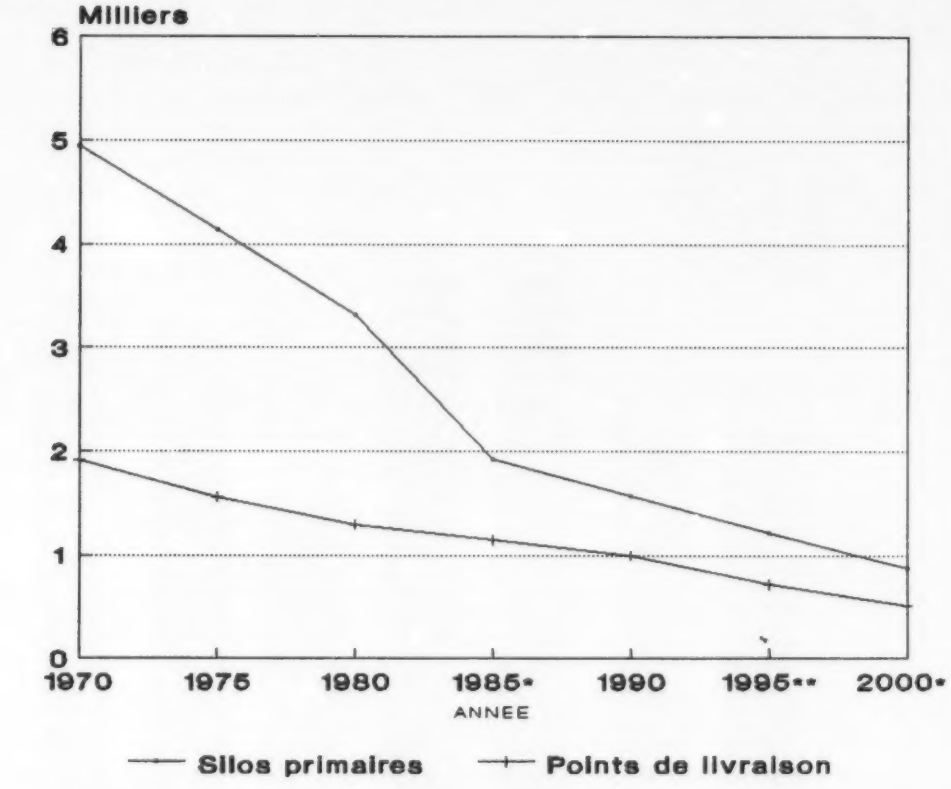
- aliments ou céréales pour le petit déjeuner (non cuits), fabriqués uniquement à partir des produits mentionnés à la présente annexe - en sacs, en barils ou en caisses
- aliments pour les bestiaux ou la volaille (non médicamentés ou condimentaires) dont la teneur en ingrédients autres que les produits figurant à la présente annexe ne dépasse pas trente-cinq pour cent -- en sacs, en barils ou en vrac
- avoine
- avoine aplatie
- avoine broyée
- blé
- blé aplati
- colza ou colza Canola
- criblures ou criblures granulées (ne s'applique qu'aux criblures de produits mentionnés à la présente annexe)
- dérivés de la fève (à l'exclusion de soja) (farine, protéines, isolats, fibres)
- enveloppes d'avoine
- farine d'avoine
- farine de blé
- farine de colza ou de colza Canola
- farine de lin
- farine de maïs
- farine de seigle
- farine de tourteau de colza ou de colza Canola
- farine de tourteau de lin
- farine de tourteau de tournesol
- farine d'orge
- farine faite de grains ou de malt seulement -- en sacs ou en barils
- farine, granulé ou cubes de luzerne déshydratés
- fèves (à l'exclusion du soja), marais, les fèves cassées et les criblures
- germes de blé
- germes d'orge
- grain de provende -- en sacs
- graines de moutarde
- graines de tournesol
- gruaux d'avoine
- grus blancs
- huile de colza ou de colza Canola
- huile de lin
- huile de tournesol
- issues de mouture
- lentilles, y compris les lentilles cassées et les criblures
- maïs (à l'exclusion du maïs soufflé)
- maïs concassé
- malt (fait de grain seulement)
- menues pailles
- millet
- orge
- orge broyée
- orge mondée
- orge perlée
- pois, y compris les pois cassés et les criblures
- sarrasin
- seigle
- semences en sacs
- son
- tourteau de colza ou de colza Canola
- tourteau de lin
- tourteau de tournesol
- triticale

E. Mouvement annuel en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest



* Données préliminaires Source: Office national des transports (ONT)

F. Consolidation des silos primaires et des points de livraison



* changement de la definition d'un silo autorise en 1984
** previsions

Index par sujet

A

Affectation des wagons 6, 10, 11, 13-17, 28
Affectation des wagons de seigle et de lin 6, 16-17
Automatisation 16

B

Brochure 7, 23

C

Comité supérieur du transport du grain (CSTG) 6, 7, 10, 11, 19, 20, 23, 29
Commission canadienne du blé (CCB) 10, 21, 28
Communications 6, 12, 22, 24
Coordination portuaire 11, 12, 17

D

Documents de transport 20, 21

E

Entente de déchargement 6, 16
Ententes d'usage alternatif 7, 16-17
Étude sur la capacité des ports de l'Ouest 7, 21
Étude sur les petits embranchement 7, 21
Examen global de la politique agro-alimentaire 6, 13, 20

L

Loi sur les grains du Canada 10
Loi sur le transport du grain de l'Ouest (LTGO) 10, 11, 16, 19, 23, 30

M

Mesures d'efficacité 6, 7
Méthode de paiement 13

O

Objectifs de résultat 11, 18, 19

P

Parc de wagons 20
Plan trimestriel 15, 6, 19
Prévisions des volumes 19, 21
Profil des embranchements 21

R

Rapport sur la capacité des wagons 6, 22
Réserve pour l'amélioration du réseau (RAR) 9, 12, 22

S

Surplus des silos terminus 6, 15-17, 20

V

Vérifications du canola 17